

ePub^{WU} Institutional Repository

Philipp Stelzel

CMNI - Theorie und Anwendung in der Donaupraxis

Working Paper

Original Citation:

Stelzel, Philipp (2011) CMNI - Theorie und Anwendung in der Donaupraxis. *Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik - Verkehr*, 01/2011. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, Vienna.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/3073/>

Available in ePub^{WU}: May 2011

ePub^{WU}, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

**Schriftenreihe des
Instituts für Transportwirtschaft und Logistik
Nr. 1 (VER 2011)**

Stelzel, Philipp

**CMNI - Theorie und Anwendung in der
Donaupraxis**

**Herausgeber: die Professoren des Instituts für
Transportwirtschaft und Logistik**



Diplomarbeit:

CMNI - Theorie und Anwendung in der Donaupraxis

Betreuer: Dipl. V. W. Hans-Joachim Schramm

Verfasser: Philipp Alexander Stelzel

Matrikelnummer: 0505925

Studienrichtung: BWL 03

E-Mail Adresse: Philipp.Stelzel@wu-wien.ac.at

„Ich versichere hiermit ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und nur unter Benutzung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe. Wörtlich übernommene Sätze und Satzteile sind als Zitate belegt, andere Anlehnungen hinsichtlich Aussage und Umfang unter Quellenangabe kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde im In- und Ausland vorgelegen und ist auch noch nicht veröffentlicht. Desweiteren versichere ich, dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit übereinstimmt.“

Datum

Unterschrift

“Das Wasser ist dazu erschaffen, die wunderbaren schwimmenden Bauwerke zu tragen, die man Schiffe nennt“, Fénelon, (1651 - 1715)

Ich widme diese Diplomarbeit meinen Eltern die mich mein Leben lang persönlich und finanziell unterstützt haben und mir immer gute Vorbilder waren, meiner Schwester Lisa, meinen Freunden, allen Personen, die mich während meines Studiums unterstützt haben und insbesondere Gabor Engel, Natalka Lukatschenko, Karina Pricop, Natalia Shelestovych und Stojan Zlatanov, die mir bei der Übersetzung des Fragebogens geholfen haben.

Philipp Stelzel

Jänner 2011

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	IV
Tabellenverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	VI
1. Einleitung.....	1
1.1. Zielsetzung.....	3
1.2. Forschungsfragen	3
1.3. Vorgehensweise.....	4
2. Binnenschifffahrt im Donaauraum	5
2.1. Begriffsdefinition	5
2.1.1. Binnenschifffahrt	5
2.1.2. Wasserstraßen	7
2.1.3. Häfen	9
2.1.4. Binnenschiffe	10
2.2. Die Donau – Daten und Fakten	13
2.3. Transportaufkommen im österreichischen Donaukorridor.....	17
2.4. Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt in Europa (NAIADES).....	5
2.5. Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt	19
2.6. SWOT-Analyse der Donauschifffahrt.....	20
2.6.1. Stärken (Strengths)	21
2.6.2. Schwächen (Weaknesses)	22
2.6.3. Chancen (Opportunities)	22
2.6.4. Hindernisse (Threats)	23
2.6.5. Zusammenfassung der SWOT-Analyse	25
2.7. Rechtliche Rahmenbedingungen	19
2.7.1. Internationale Abkommen und Verträge.....	26
2.7.2. Nationale Gesetze	28
3. CMNI in der Theorie	30

3.1.	Gründe für die Harmonisierung von Rechtsvorschriften im internationalen Güterverkehr	30
3.2.	Definition CMNI	32
3.2.1.	Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen	34
3.2.2.	Kapitel II: Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	34
3.2.3.	Kapitel III: Frachtturkunde	36
3.2.4.	Kapitel IV: Verfügungsrecht.....	37
3.2.5.	Kapitel V: Haftung des Frachtführers	37
3.2.6.	Kapitel VI: Fristen für die Geltendmachung von Ansprüchen.....	38
3.2.7.	Kapitel VII: Schranken der Vertragsfreiheit.....	38
3.2.8.	Kapitel VIII: Ergänzende Bestimmungen	38
3.2.9.	Kapitel IX: Erklärungen zum Anwendungsbereich	39
3.2.10.	Kapitel X: Schlussbestimmungen.....	39
3.2.11.	Kollision mit Seefrachtrecht	39
3.3.	Historische Entwicklung von Binnenschiffffahrtsabkommen. Vom Wiener Kongress bis zur CMNI	40
3.3.1.	Mannheimer Akte	41
3.3.2.	Donaukommission	43
3.3.3.	Entstehung des CMNI	44
3.4.	Vergleich mit anderen Abkommen	45
3.4.1.	CMR	45
3.4.2.	COTIF/CIM/CIV	48
3.4.3.	Resümee	51
4.	CMNI in der Praxis	54
4.1.	Analysierte Unternehmen	54
4.2.	Methode	56
4.3.	Fragestellung.....	57
4.4.	Ablauf der Befragung.....	59
5.	Resultat der empirischen Studie.....	60
5.1.	Forschungsfrage 1	60
5.1.1.	In den letzten 5 Jahren ist die Binnenschiffffahrt auf der Donau wettbewerbsfähiger geworden.	60

5.1.2.	In den nächsten 5 Jahren wird die Binnenschifffahrt auf der Donau ihren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen gegenüber LKW und Bahn stark erhöhen.	61
5.1.3.	Die CMNI macht die Binnenschifffahrt auf der Donau wettbewerbsfähiger.	62
5.1.4.	Schlussfolgerung für die Forschungsfrage 1	64
5.2.	Forschungsfrage 2	68
5.2.1.	Die Binnenschifffahrt ist in den Donau-Anrainerstaaten wettbewerbsfähiger die die CMNI unterzeichnet haben.	68
5.2.2.	Wir führen oft Transporte zwischen Österreich und Serbien durch.....	70
5.2.3.	Die Nicht-Ratifikation der CMNI durch Österreich und Serbien bereitet unserem Unternehmen Schwierigkeiten.....	71
5.2.4.	Schlussfolgerung für die Forschungsfrage 2.....	72
5.3.	Forschungsfrage 3	75
5.3.1.	Unser Unternehmen begrüßt das Bestehen der CMNI.....	75
5.3.2.	Dank der CMNI ist unser Umsatz heute größer, als er es ohne der Konvention wäre. 76	
5.3.3.	Unser Unternehmen profitiert von der CMNI	76
5.3.4.	Ich bin über den Inhalt der Konvention gut informiert	77
5.3.5.	Schlussfolgerung für die Forschungsfragen 3	77
6.	Conclusio.....	81
	Abstract	83
	Literaturverzeichnis.....	84
	Anhang.....	91
	A. CMNI Vertragstext.....	91
	B. Befragte Unternehmen	116
	C. Transkription des Expertengesprächs mit Hon. Prof. Dr. Spera am 06.10.2010 in Wien	117
	D. Fragenkatalog CMNI	122

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Wasserstraßenkarte Donau	8
Abbildung 2 Zentraleuropäische Wasserstraßenkarte	8
Abbildung 3 Dreiteilige Hafen-Grundstruktur.....	9
Abbildung 4 RS "St Antonius" mit 3 Schubleichter bei Nijmegen.....	12
Abbildung 5 Anrainerstaaten der Donau.....	13
Abbildung 6 Das Gefälle der Donau	15
Abbildung 7 Neue Route für den Container-Fernverkehr.....	16
Abbildung 8 Aufteilung des Transportvolumens der Österreichischen Donau in %(2008).....	16
Abbildung 9 Güterverkehrsentwicklung im österreichischen Donaukorridor.....	18
Abbildung 10 Grenzüberschreitender Güterverkehr im Donaukorridor (in 1000 Tonnen p.a.)....	18
Abbildung 11 Transportkapazitäten der Verkehrsträger	23
Abbildung 12 Transportreichweite bei einer Gütertonne und gleichem Energieverbrauch	24
Abbildung 13 Baujahr der Binnenschiffahrtsflotte pro Land 2008.....	24
Abbildung 14 Mannheimer Akte	42
Abbildung 15 Europäische Vertragsstaaten der CMR (rot) und Europäische Vertragsstaaten der CMNI (blau).....	47
Abbildung 17 Vertragsstaaten der CMR (rot) und Europäische Vertragsstaaten der CMNI (blau) und Vertragsstaaten der COTIF(grün)	50
Abbildung 18 Anzahl der Unternehmen (nach Ländern); blau befragte Unternehmen, rot Rücklauf	55
Abbildung 19 Berechnung des Stichprobenumfangs	59
Abbildung 20 Es ist ein signifikanter schwacher Zusammenhang zwischen Unternehmensgröße, Unternehmenssitz in Osteuropa und einer positiven Einschätzung der Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zur Situation vor fünf Jahren festzustellen. (Rot = Osteuropa, Blau = Westeuropa)....	66
Abbildung 21 Die Unternehmensgröße und der Unternehmenssitz spielen praktisch keine Rolle bei der Zustimmung zur Aussage über die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch die CMNI. (Rot = Osteuropa, Blau = Westeuropa).....	66
Abbildung 22 Je größer ein Unternehmen ist, desto eher sieht es die Entwicklung des Modal Split im Laufe der nächsten fünf Jahre positiv. Unternehmen in Osteuropa bewerten diese These ebenfalls höher	67
Abbildung 23 CMNI-Mitglieder stimmen dieser Aussage signifikant stärker zu als Nicht-Mitglieder.....	74
Abbildung 24 Nicht-Mitglieder scheinen weniger Schwierigkeiten mit der Nicht-Ratifikation ihres Landes haben (Korrelation 0,34)	74
Abbildung 25 Je größer ein Unternehmen desto stärker begrüßt es die CMNI.....	79
Abbildung 26 Mittlere Unternehmen profitieren umsatzmäßig am meisten von der CMNI.	
Insgesamt hat die CMNI kaum Auswirkungen auf den Umsatz	79
Abbildung 27 Mittlere Unternehmen profitieren am stärksten von der CMNI.....	80

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Stärken–Schwächen-Analyse der Donauschifffahrt	25
Tabelle 2 Vergleich CIM, CMNI und CMR	51
Tabelle 3 Anzahl der befragten Unternehmen bei unterschiedlicher Breite des Konfidenzintervalls	59
Tabelle 4 Befragte Unternehmen.....	116

Abkürzungsverzeichnis

AGN	European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance
Bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik
CBRB	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart
CIB	Convention internationale de Berne/ Internationales Berner Übereinkommen
CIM	Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises/ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern
CIV	Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs/ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen
CLNI	Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure/ Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt
CMГC/ SMGS	Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении/ Abkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
CMN	Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure/ Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
CMNI	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure/ Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
COTIF	Convention relative aux transport internationaux ferroviaires/ Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
CSG	Containersicherheitsgesetz

VII

DK	Donaukommission
EDK	Europäische Donaukommission
EFIN	European Framework for Inland Navigation
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GGBG	Gefahrgüterbeförderungsgesetz
GVPÖ	General-Verkehrs-Plan für Österreich
IVTB	Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt
NAP	Nationaler Aktions Plan Donauschifffahrt
ОСЖД/OSJD	Организация Сотрудничества Железных Дорог/ Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen
RIS	River Information Services
RoRo	Roll-On Roll-Off
SchG	Schifffahrtsgesetz
SZR	Sonderziehungsrechte
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe/ Europäische Wirtschaftskommission der UNO
VBW	Verband für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen
WVO	Wasserstraßenverkehrsordnung
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

1. Einleitung

Aufgrund der Globalisierung sowie der fortlaufenden Erweiterung und Integration der Europäischen Union nach Ost- und Südosteuropa wird von vielen Verkehrsexperten erwartet, dass sich das Volumen der Gütertransporte in Europa in den nächsten Jahren dramatisch erhöhen wird.¹ Zwar unterbrach die weltweite Finanzkrise kurzfristig diesen Trend, und verkleinerte das innereuropäische Transportvolumen in den letzten beiden Jahren beträchtlich, dennoch wird mittel und langfristig wieder eine Fortsetzung des vorherigen Wachstumstrends angenommen.² Für die Verkehrsträger Straße und Schiene ist diese Entwicklung problematisch, da deren Verkehrswege allmählich an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, und ein weiterer Ausbau dieser Verkehrswege an Umweltbelastungen und der Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung mehrheitlich zu scheitern droht,³ wie aktuell die massiven Proteste kontra Stuttgart 21 zeigen. Ein möglicher Ausweg aus diesem Dilemma wäre der vermehrte Fokus auf die Binnenschifffahrt, dem einzigen Landverkehrsträger, der noch nicht an seinen Limits agiert. Dieser Verkehrsträger ist zwar sehr leistungsfähig, wird jedoch in der öffentlichen Diskussion vielfach unterschätzt, und ist mit einer dem Potenzial nicht angemessenen Reputation behaftet.⁴ Auch deshalb wird derzeit nur ca. 5% der Verkehrsleistung in Europa durch Binnenschifffahrts-Transporte erbracht.⁵ Doch anders als die Verkehrsträger Straße und Schiene verfügen die europäischen Wasserstraßen auch heute noch über ein langfristiges Wachstumspotenzial. Besonders deutlich trifft diese Aussage auf Europas zweitlängster Wasserstraße, die Donau, zu, deren Verkehrspotenzial gegenwärtig nur zu ca. 15% ausgelastet ist.⁶

Gütertransporte mittels Binnenschiff in Europa sind dazu prädestiniert, als internationale Transporte betrieben zu werden, da die Mehrzahl dieser Verkehrswege eine Vielzahl an Ländern durchqueren.⁷ Beispielsweise sind ungefähr 80% der Binnenschiffgütertransporte an deutschen

¹ Vgl. Eur-Lex (2010) www.eur-lex.europa.eu, C277/25

² Platin (2010), S. 5

³ Vgl. Bmvit (2010), S. 4

⁴ Kommission der EG (2006), S.9

⁵ Vgl. Eur-Lex (2010) www.eur-lex.europa.eu, C277/26

⁶ Vgl. Bmvit/Via Donau (2006);S. 8

⁷ Vgl. Wieske (2003), S. 383

Flüssen internationale Transporte zwischen zwei Staaten.⁸ Trotzdem war der Verkehrsträger Binnenschifffahrt lange Zeit der einzige, „für den es kein Übereinkommen gab, das den internationalen Transport frachtrechtlich regelte.“⁹ Gleichzeitig konnten die konkurrierenden Landverkehrs-Träger Straße und Schiene im internationalen Güterverkehr durch CMR (1956) und CIB/CIM (1890) schon verhältnismäßig früh harmonisierte Regelungen anwenden.¹⁰ Diese für die Binnenschifffahrt in Europa sehr nachteilige Situation änderte sich erst 2005, mit dem in Kraft treten der Regelung über die internationale Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt, welche CMNI (Convention de Budapest relative au contract de transport de marchandises en navigation interieure/ Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt) genannt wird.

Dadurch, dass der CMNI von den Donaustaaten derzeit noch nicht lückenlos ratifiziert wurde, besteht jedoch weiterhin ein Nachteil der Binnenschifffahrt auf der Donau gegenüber den Rivalen im Straßen- und Schienenverkehr. So haben von den 10 Donauanrainerstaaten Österreich und die Ukraine das Abkommen noch immer nicht unterzeichnet. Serbien ratifizierte das Abkommen ebenfalls sehr lange nicht, trat dem Abkommen jedoch mit dem 1. November 2010 bei. Im Nationalen Aktionsplan für die österreichische Donauschifffahrt wird eine Mitwirkung an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen und damit die Ratifizierung der CMNI angestrebt, auch wird die Dringlichkeit dieser Maßnahmen als sehr hoch angesehen.¹¹ Trotzdem gab es in den letzten Jahren keinen nennenswerten Fortschritt in diesem Bereich.¹²

Zweifellos ist die CMNI ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung für die Binnenschifffahrt, doch ob sie wirklich das Potenzial hat ein ebenbürtiges Gegenstück zur CMR zu werden, ist im fünften Jahr der Ratifikation noch nicht gesichert. Die folgende Diplomarbeit soll dabei helfen, das Potenzial dieses Abkommens darzulegen, sowie festzustellen ob, dessen Anwendung in der Praxis den hoch gesetzten Ansprüchen gerecht wird.

⁸ Vgl. Jaegers (2007), S. 141 f

⁹ Jaegers (2003), S. 141

¹⁰ Vgl. Wieske (2003), S. 383

¹¹ Bmvt/Via Donau (2006), S. 90

¹² Bmvt/Via Donau (2008), S. 26

1.1. Zielsetzung

Angesichts der im vorherigen Abschnitt beschriebenen Ausgangslage, sollen in der Diplomarbeit folgende Punkte diskutiert und analysiert werden:

- 1 Darlegung der Gründe welche für eine Harmonisierung der Rechtsvorschriften im internationalen Verkehr sprechen.
- 2 Vergleich der CMNI mit CIM und CMR. Kann das CMNI dieselbe Bedeutung wie CIM und CMR erhalten?
- 3 Analyse der spezifischen Vorteile für Binnenschiffahrts-Unternehmen durch das in Kraft treten der CMNI.
- 4 Vergleich der Vorteile für Binnenschiffahrts-Unternehmen nach Sitz und Größe der Unternehmen.
- 5 Analyse der Schwierigkeiten für Binnenschiffahrts-Transporte welche die Nicht-Ratifizierung des Abkommens durch Österreich, der Ukraine sowie, bis November 2010, durch Serbien mit sich bringt.
- 6 Darlegung von Gründen die für eine Ratifikation des Abkommens durch Österreich sprechen.

1.2. Forschungsfragen

Aus den vorangehend beschriebenen Zielen können folgende Forschungsfragen abgeleitet werden:

- 1 Begünstigt die CMNI die Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff?
- 2 Verfügen Länder welche die CMNI ratifiziert haben, über einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Staaten die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben?
- 3 Welche Unternehmenstypen profitieren von der CMNI am ehesten und welche Gründe sind dafür verantwortlich?

1.3. Vorgehensweise

Die vorher genannten Forschungsfragen werden mittels einer quantitativen Befragung der bedeutendsten Marktteilnehmer im Donaauraum analysiert. Die theoretische Grundlage dieser Arbeit besteht aus relevanten Publikationen in Fachbüchern und Transportrechts-Zeitschriften. Da bis dato noch relativ wenig Literatur über das Thema CMNI existent ist und es daneben noch sehr wenige Beispiele zur Rechtsprechung aufgrund der Neuheit des Abkommens bestehen, wird desweiteren ein Gespräch mit einem Transportrechts-Experten geführt, um vertiefende Erkenntnisse über die theoretischen Aspekte dieses Themengebiets zu erzielen.

Kapitel eins dient dem Leser zur Veranschaulichung der Problemstellung und den daraus abgeleiteten Zielen dieser Arbeit. Am Ende des Kapitels soll ein Überblick über den weiteren Aufbau der Diplomarbeit gegeben werden.

Kapitel zwei und drei bilden den theoretischen Schwerpunkt der Arbeit und dienen als Vorbereitung für den analytischen Teil der Diplomarbeit. Der Leser wird im zweiten Kapitel mit den Fakten zur Binnenschifffahrt im Donaauraum vertraut gemacht. Im darauffolgenden Kapitel wird näher auf die CMNI eingegangen, die historische Entwicklung bis zum in Kraft treten des Abkommens beleuchtet und am Ende ein Vergleich mit ähnlichen Abkommen wie CMR und CIM angestellt.

Mit dem Beginn des vierten Kapitels ist der theoretische Teil der Arbeit abgeschlossen. Nach einer kurzen Erläuterung der angewandten Datenerhebung und Auswertung sowie der untersuchten Unternehmen, werden die Ergebnisse der Umfrage im fünften Kapitel vorgestellt. Eingegangen wird vor allem auf die Bedeutung der CMNI für die Unternehmen, die Anwendung der CMNI in der Praxis und auf die Probleme, die sich durch die CMNI für die Unternehmen ergeben.

Die abschließende Beantwortung der Forschungsfragen erfolgt ebenfalls in diesem fünften Kapitel, mittels der gewonnenen Erkenntnisse.

Das sechste Kapitel dient als kritische Zusammenfassung der sich aus der Diplomarbeit ergebenden Ergebnisse. Daneben wird es einen Ausblick auf die zukünftige Entwicklung des CMNI und eventuell Empfehlungen bezüglich zukünftiger Forschungsarbeiten geben.

2. Binnenschifffahrt im Donaauraum

Das folgende Kapitel stellt die wichtigsten Grundlagen zum Thema Binnenschifffahrt im Donaauraum dar. Neben der Definition der wichtigsten Begriffe zum Thema, wird der Leser mit den Daten und Fakten der Donauschifffahrt vertraut gemacht. Nach einer kurzen Darstellung der wichtigsten Rechtsquellen werden im letzten Abschnitt die systemimmanenten Stärken, Schwächen, Chancen und Hindernisse dieses Verkehrsträgers aufgezeigt.

2.1. Begriffsdefinition

In diesem Abschnitt werden die für die weitere Diplomarbeit bedeutenden Begriffe Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Binnenschiffe definiert, erläutert und abgegrenzt.

2.1.1. Binnenschifffahrt

„Binnenschifffahrt ist der Transport von Gütern und Personen auf den klassifizierten Binnenwasserstraßen und den sonstigen schiffbaren Flüssen, Kanälen und Seen.“¹ Die Beförderung von Gütern und Personen via Binnenwasserstraßen wird als eine der ältesten Formen des Transports angesehen. Im Bereich der Massengüter ist die Binnenschifffahrt sicherlich das älteste Transportmittel. Daher sind Flüsse und insbesondere Mündungen, Zusammenläufe und Übergänge schon immer die bevorzugten Standorte für Handelsplätze und Siedlungen gewesen.² Noch heute liegen z.B. 75% aller Wirtschaftszentren in Deutschland an einer schiffbaren Wasserstraße.³

Die Verkehrsträger See- und Binnenschifffahrt weisen fließende Übergänge auf. Schon im Mittelalter war es üblich, dass Seeschiffe tief ins Binnenland fahren konnten. Noch heute ist man

¹ Bloech J./Ihde G. (1997), S. 107

² Vgl. Ihde G. (1998), S. 58f

³ Vgl. Bloech J./Ihde G. (1997), S. 105

bemüht, die Einsatzgebiete der Binnenschiffe auf die See und die der Seeschiffe auf die Binnengewässer auszudehnen.⁴

Der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten europäischen Gütertransportverkehr beträgt nur 7%. Man muss jedoch berücksichtigen, dass sich die Binnenschifffahrt aufgrund der geringen Netzbildungs- und Erweiterungsfähigkeiten der Wasserstraßen nur in jenen Ländern, die über geeignete Binnenwasserstraßen verfügen etablieren kann.⁵ „Zahlreiche Regionen in Europa kennen keine Binnenschifffahrt und verfügen nicht über die geografischen Gegebenheiten, um diesen Verkehrsträger in Zukunft zu fördern.“⁶ In den Regionen mit geeigneten Wasserstraßen spielt dieser Verkehrsträger jedoch oft eine wichtige Rolle. Beispielsweise beträgt der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtgütertransport in den Niederlanden beeindruckende 44%. Die an der Rhein-Main-Donau Achse liegenden Länder Belgien und Deutschland kommen auf 12% und 14%. Die Länder im Donaoraum mit dem größten Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtgüterverkehr sind, neben dem gerade erwähnten Deutschland, mit jeweils 9% Rumänien und die Slowakei.⁷ In Österreich macht der Anteil der Donauschifffahrt im Donaoraum starke 13.9% aus.⁸ Im Vergleich zum gesamtösterreichischen Gütertransportvolumen erreicht der Anteil jedoch nur annähernd 2%.⁹

Aufgrund der hohen Massenleistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers werden klassischerweise Massengüter wie Baustoffe, Mineralöle, Erze, Kohle, chemische Erzeugnisse, Eisen, Stahl und Nahrungsmittel transportiert. In den letzten Jahren ist jedoch auch ein deutlicher Zuwachs bei der Containerschifffahrt festzustellen. Beispielsweise hat sich zwischen 1994 und 2002 der Umschlag von Containern je nach Sektor um 70 bis 150% erhöht.¹⁰

⁴ Vgl. Ihde G. (1998), S. 58

⁵ Vgl. Efin-Gruppe (2004), S. 18 § 5

⁶ Efin-Gruppe (2004), S. 18 § 5

⁷ Vgl. Efin-Gruppe (2004), S. 18 § 6

⁸ Via Donau (2010a), S. 22

⁹ Vgl. Statistik Austria (2010), www.statistik.at

¹⁰ Vgl. Efin-Gruppe (2004), S. 19 § 10

2.1.2. Wasserstraßen

„Binnenwasserstraßen sind natürliche oder künstliche Gewässer wie Flüsse, Seen und Kanäle.“¹¹ Das Österreichische Schifffahrtsgesetz definiert Wasserstraßen als „Gewässer, auf dem wegen seiner besonderen Bedeutung für die gewerbsmäßige Schifffahrt oder auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Schifffahrt gestellt und Maßnahmen zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrs, der Ordnung an Bord sowie der Ordnung beim Stillliegen getroffen werden müssen.“¹² Wasserstraßen in Österreich sind demgemäß die Donau (einschließlich des Wiener Donaukanals), die March, die Enns und die Traun, sowie alle deren Arme, Seitenkanäle, Häfen und Verzweigungen.¹³ Mit der Donau liegt Österreich an der wichtigsten europäischen Wasserstraße, die über den Main-Donau-Kanal die beiden Flusssysteme von Rhein und Donau verbindet, und sich von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer erstreckt.¹⁴

Die europäischen Wasserstraßen unterliegen einer einheitlichen, international gültigen Klassifizierung, entsprechend dem 1992 beschlossenen Klassifizierungssystem der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE).¹⁵ „Die maßgeblichen Kriterien der Klassifizierung richten sich nach den Grundabmessungen der einsetzbaren Schiffe. Entscheidende Größen sind Länge, Breite und Tiefgang, Tonnage der Wasserfahrzeuge sowie Brückendurchfahrtshöhen.“¹⁶ Die Wasserstraßen der Klassen I bis III sind Straßen von regionaler Bedeutung. Als Klassen von internationaler Bedeutung gelten die Klassen IV bis VII. Die österreichische Donau ist als Wasserstraße der Klasse VIb & VIc klassifiziert, ab Belgrad gilt die Donau als Wasserstraße der Klasse VII.¹⁷

Die europäischen Wasserstraßen sind auch heute noch weit von ihren Kapazitätsgrenzen entfernt und verfügen daher über ein beeindruckendes Entwicklungspotenzial. Die Menge der auf dem Wasserweg transportierten Güter könnte gemäß eines Berichts der EFIN-Gruppe (European

¹¹ Bloech J./Ihde G.(1997), S. 114

¹² SchFG (1997), § 2 Abs. 18

¹³ Vgl. SchFG (1997), § 15 Abs. 1

¹⁴ Vgl. Bmvit (2010), www.bmvit.gv.at

¹⁵ Vgl. Bloech J./Ihde G.(1997), S. 114

¹⁶ Via Donau (2005), S. 20

¹⁷ Vgl. UNECE (2006), S. 41 f

Framework for Inland Navigation) um mehr als 20% erhöht werden, ohne eine zusätzliche Infrastruktur zu schaffen¹⁸



Abbildung 1 Wasserstraßenkarte Donau¹⁹



Abbildung 2 Zentraleuropäische Wasserstraßenkarte²⁰

¹⁸ Vgl. Efin-Gruppe (2004), S. 18 § 6

¹⁹ Via Donau (2010e), www.donauschiffahrt.info

2.1.3. Häfen

Nach österreichischem Recht bezeichnet der Begriff Hafen eine Umschlagstelle, die über mindestens ein Hafenbecken verfügt. Umschlagstellen ohne ein solches Hafenbecken werden in Österreich als Umschlagländen, in Deutschland als Stromhafen bezeichnet.²¹ Die Grundfunktion eines Hafens sind Umschlag und Lagerung von Gütern. Daneben ist ein Hafen oft auch für eine Vielzahl an Mehrwertleistungen, wie Verpackung, Weiterverarbeitung, sanitäre Untersuchung und Qualitätskontrolle, verantwortlich.²²

Prinzipiell ist jeder Hafen nach folgender dreiteiliger Grundstruktur aufgebaut. Es gibt einen wasserseitigen Bereich mit den Liegeplätzen für die Schiffe, einen internen Hafenbereich mit Flächen und Infrastruktur für die Behandlung der Güter und schließlich einen landseitigen Bereich für den Anschluss an den Schienen- und Straßenverkehr.²³

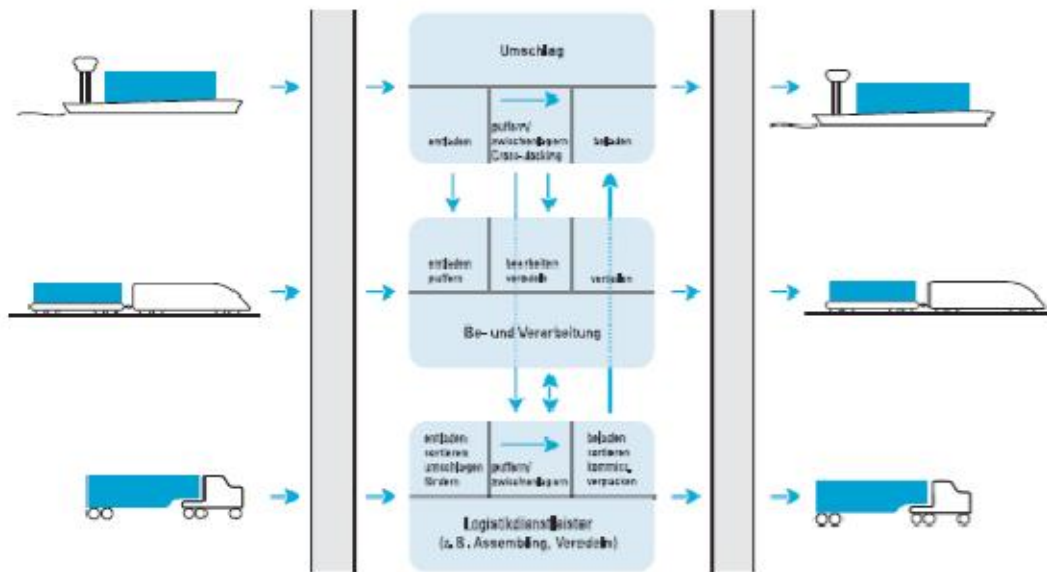


Abbildung 3 Dreiteilige Hafen-Grundstruktur²⁴

²⁰ VBW (2010), www.vbe-ev.de

²¹ 2 § SchFG (20), (21), (22), (23)

²² Via Donau (2005), www.via-donau.org, S. 55 A

²³ Via Donau (2005), www.via-donau.org, S. 56 A

²⁴ Via Donau (2005), www.via-donau.org, S. 57 A

Häfen in denen nur ein Gut, wie z.B. Mineralöl, umgeschlagen wird, nennt man Spezialhafen. Das Gegenstück des Spezialhafens ist der Universalhafen in dem verschiedenste Güter wie Schütt- und Stückgut umgeschlagen werden. Dies ist die typische Hafenform. In einem Hafen erfolgt oftmals nicht nur ein Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Binnenschiff und Straße oder Schiene, sondern auch zwischen nicht wassergebundenen Verkehrsträgern, wie z.B. Schiene-Schiene oder Straße-Schiene. Im Idealfall ist ein Hafen daher ein Multimodaler-Logistiknotenpunkt. Die Umschlagsmenge zwischen den Verkehrsträgern eines Hafens ist ein wichtiger Indikator für die Leistungsfähigkeit des Hafens.²⁵

Die wichtigsten Häfen an der österreichischen Donau sind die Häfen Wien (Freudenau, Albern & Ölhafen Lobau), Krems, Enns, der Hafen Linz (Handelshafen & Ölhafen) sowie der ebenfalls in Linz befindliche Werkschafen der Voestalpine. Die Linzer Häfen sind gemessen am Güterumschlag die größten Häfen an der österreichischen Donau. Die drei Linzer Häfen erreichten 2009 einen Wasserumschlag von 4,16 Mio. Tonnen.²⁶ Davon machte der Umschlag des Werkschafens der Voestalpine sogar 3,2 Mio. Tonnen aus²⁷, wobei größtenteils Eisenerz umgeschlagen wird. Dahinter folgen die drei Wiener Häfen mit 1,02 Mio. Tonnen Wasserumschlag, der Hafen Enns mit 0,53 Mio. Tonnen sowie der Kremser Hafen mit 0,26 Mio. Tonnen.²⁸ Die Finanzkrise machte sich im Güterumschlag der österreichischen Häfen sehr deutlich bemerkbar. Als einziger der genannten vier Häfen konnte der Hafen Enns sein Vorjahresumschlagsniveau mit (-1,2%) ungefähr halten. Der Rückgang in den Häfen Wien betrug 30,5%, die Häfen Linz verloren 20,7% der Hafen Krems sogar 48%.²⁹

2.1.4. Binnenschiffe

Auf der österreichischen Donau fahren Güterschiffe meistens in Verbandsform. Ein Schiffsverband besteht aus einem Motorgüterschiff mit eigenem Laderaum oder aus einem Schubboot und einem oder mehreren antriebslosen Leichtern. Motorgüterschiffe und Leichter

²⁵ Via Donau (2005), www.via-donau.org, S. 56f A

²⁶ Statistik Austria (2010b), www.statistik.at

²⁷ Via Donau (2010g), www.via-donau.org

²⁸ Statistik Austria (2010b), www.statistik.at

²⁹ Via Donau (2010g), www.via-donau.org

transportieren Trockengüter (z.B. Holz, Erz, Getreide), Flüssiggüter (z.B. Benzin, Diesel, Heizöl), Schwergüter (z.B. Brückenteile) und Container.³⁰ Die maximale Anzahl der Leichter eines Schubverbandes ist auf den einzelnen Abschnitten der Donau unterschiedlich. Die Donau zwischen Passau in Deutschland und der ungarisch-slowakischen Grenzstrecke ist für Verbände mit bis zu vier Leichtern bei normalen Fahrwasserverhältnissen problemlos befahrbar. Im Unterlauf der Donau kann ein Verband sogar aus bis zu 16 Leichtern bestehen.³¹ Von den Gütertransporten an der Donau werden 90% in Verbandsform und 10% durch einzeln fahrende Motorgüterschiffe durchgeführt.³² Ein einziger Schubverband, der aus einem Schubschiff und vier parallel geführten Schubleichtern besteht, kann 280 LKWs oder 175 Eisenbahnwaggons ersetzen.³³

Die am häufigsten anzutreffende Unternehmensform der europäischen Binnenschifffahrt sind die Partikuliere. Das sind Schiffseigner die ihr Schiff selbst führen. Der Eigner muss nicht zwangsläufig auch der Eigentümer des Schiffes sein. Partikuliere vertreiben ihre Leistungen über Reedereien und Genossenschaften, da sie in der Regel keine kaufmännische Landorganisation besitzen.³⁴

Das Lebensalter von Binnenschiffen liegt deutlich höher als das von Seeschiffen. Ein durchschnittliches Rheinschiff ist ungefähr 50 Jahre alt. Dies ist auch der Grund, warum die Einführung von technischen Innovationen sehr langsam voran geht, was die Bedeutung einer umfassenden Flottenmodernisierung unterstreicht.³⁵ Diese wird dadurch verhindert, dass die Investitionskosten in neue Schiffe hoch sind und die finanziellen Mitteln wegen des kleinen Umsatzvolumens des Binnenschifffahrtsektors fehlen.³⁶ Dennoch wurden in den letzten Jahren Investitionen von über vier Milliarden Euro in neue Schiffe getätigt. Seit dem Jahr 2000 wurden die europäischen Binnenschifffahrtsflotten um ca. 1000 neue Schiffe ergänzt. Insgesamt wurden in den letzten Jahren in Nordwesteuropa mehr Investitionen in Binnenschiffe als in Seeschiffe

³⁰ Via Donau (2010f), www.via-donau.org, S. 3f

³¹ Via Donau (2005), www.via-donau.org, S. 49

³² Via Donau (2005), www.via-donau.org, S.47A

³³ Via Donau (2010f), www.via-donau.org, S. 3f

³⁴ Kummer et al. (2006), S. 95

³⁵ Platina (2010), S. 12

³⁶ Europäische Kommission (2006), www.eur-lex.europa.eu, S. 5

getätigt. Dessen ungeachtet besteht weiterhin nur circa ein Viertel der nordwesteuropäischen Flotte aus modernen Schiffen mit einem Höchstalter von 20 Jahren.³⁷



Abbildung 4 RS "St Antonius" mit 3 Schubleichter bei Nijmegen.³⁸

³⁷ EBU (2010), S. 42 ff.

³⁸ Rhinecontainer (2010), www.rhinecontainer.nl

2.2. Die Donau – Daten und Fakten

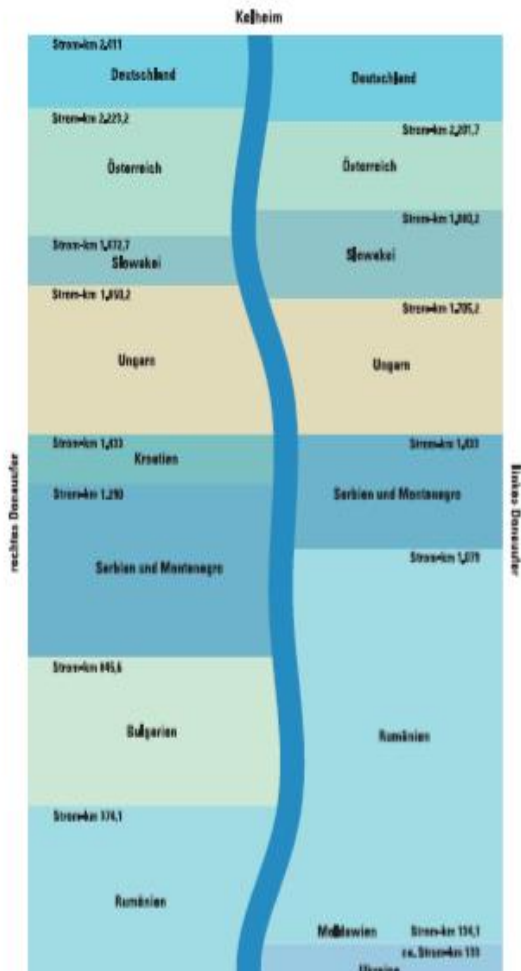


Abbildung 5 Anrainerstaaten der Donau¹

Mit einer Länge von ca. 2.888 km ist die Donau nach der Wolga der zweitlängste Strom Europas und der längste, der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union durchfließt. Trotzdem finden an der Donau derzeit nur 10% der Binnenschifftransporte Europas statt, während der deutlich kürzere Rhein für ca. 70% verantwortlich ist.³⁹ Vom deutschen Kelheim bis zur rumänischen Stadt Sulina an der Donaumündung sind 2.411 km der Donau mit Güterschiffen schiffbar. Zusätzlich wird die Donau mittels des Rhein-Main-Donau Kanals mit dem Rhein verbunden. Dieser Kanal ermöglicht eine 3.500 km lange transeuropäische Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer. Insgesamt fließt die Donau durch zehn Anrainerstaaten. Von diesen Staaten weist Rumänien mit 1.079 km den größten Anteil auf. Moldawien dagegen verfügt nur über ungefähr einen Kilometer Donauufer.⁴⁰

Die Donau kann in drei Abschnitte aufgeteilt werden, die jeweils eine eigene Charakteristik aufweisen. Der erste Abschnitt ist die sogenannte Obere Donau, die vom deutschen Kelheim bis zum ungarischen Gönyü fließt, und zu der auch der österreichische Donaukorridor gehört. Die Fallhöhe der Donau ist in diesem Abschnitt am größten, weshalb auch die Fließgeschwindigkeit mit Spitzenwerten bis zu 13.7 km/h an der Oberen Donau die höchste ist.⁴¹ Der nächste Abschnitt wird Mittlere Donau genannt und strömt von Gönyü bis zum Eisernen Tor in Serbien. Die Untere Donau ist der dritte und letzte

³⁹ Vgl. Auswärtige Amt (2010), www.auswaertiges-amt.de

⁴⁰ Vgl. Via Donau (2005), S. 21

⁴¹ Vgl. Via Donau (2005), S. 25 A

Stromabschnitt und erstreckt sich vom Eisernen Tor bis zur Mündung in Sulina. Im Mündungsgebiet der Donau knapp vor dem Schwarze Meer verbindet der Cernavoda-Kanal den rumänischen Schwarzmeerhafen Constanta mit der Donau.⁴²

Es gibt 18 Schleusen an der Donau,⁴³ wobei die Untere Donau ab dem Eisernen Tor komplett freifließend ist. Als die problematischsten nautischen Engpässe an der Donau gelten die stark schwankenden Pegelstände an der Oberen Donau besonders im Bereich zwischen Wien und Bratislava.⁴⁴ Die Beseitigung dieses Engpasses ist ein wichtiges Ziel der österreichischen Verkehrspolitik und eine zentrale Maßnahme des Generalverkehrsplanes für Österreich (GVP-Ö).⁴⁵ Weitere wichtige Engpässe bestehen an der Unteren Donau und sind die Insel Belene (Strom-km 576-560) in der bulgarisch-rumänischen Grenzstrecke, der Batin-Abschnitt (Strom-km 531-521) sowie die Sandbank Caragheorghe am rumänischen Bala-Arm (Strom-km 345-343).⁴⁶

An der schiffbaren Donau zwischen Kelheim und der Mündung im Schwarzen Meer befinden sich mehr als 70 Häfen und Umschlagländern. 40 dieser Häfen gelten als Binnenhäfen von internationaler Bedeutung gemäß der Definition des „European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance“ (AGN).⁴⁷

Derzeit machen auf der österreichischen Donau vor allem traditionelle Schüttguttransporte wie Getreide und Erz sowie Flüssigguttransporte wie Benzin und Diesel den Großteil des Güterverkehrsvolumens aus. Große Hoffnungen werden in Container- und Roll-on-Roll-off-Verkehre gesetzt. Derzeit machen diese Verkehre nur 1% des Gesamtaufkommens aus. Das Ziel ist es, ihren Anteil auf ca. 7%, ähnlich wie jetzt schon am Rhein, zu erhöhen.⁴⁸

⁴² Vgl. Via Donau (2005), S. 23 A

⁴³ Vgl. Via Donau (2005), S. 26 A

⁴⁴ Vgl. Via Donau (2005), S. 29 A

⁴⁵ Bmvt (2002), S. 33

⁴⁶ Vgl. Via Donau (2005), S. 29 A

⁴⁷ AGN (1996), www.unece.org

⁴⁸ Vgl. Via Donau (2005), S. 9 B

Für das sichere Befahren und die Instandhaltung des österreichischen Donauabschnittes ist die via donau – österreichische Wasserstraßen GmbH verantwortlich. Die via donau befindet sich im 100% Besitz des Bundesministeriums für Verkehr Innovation und Technik (bmvit).⁴⁹

Um das große Entwicklungspotenzial der Donau in Zukunft weiter auszuschöpfen, wird es notwendig sein folgende drei Maßnahmen umzusetzen:⁵⁰

- a) Entwicklung attraktiver Services auf der Donau, unter anderem im kombinierten Verkehr (insbesondere durch innovative Liniendienste,
- b) Modernisierung durch Schifffahrts-Informationsdienste – so genannte River Information Services (RIS) – und
- c) Beseitigung der nautischen Schwachstellen (z. B. durch das Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien), um ganzjährige Mindesttiefen des Fahrwassers zu garantieren.

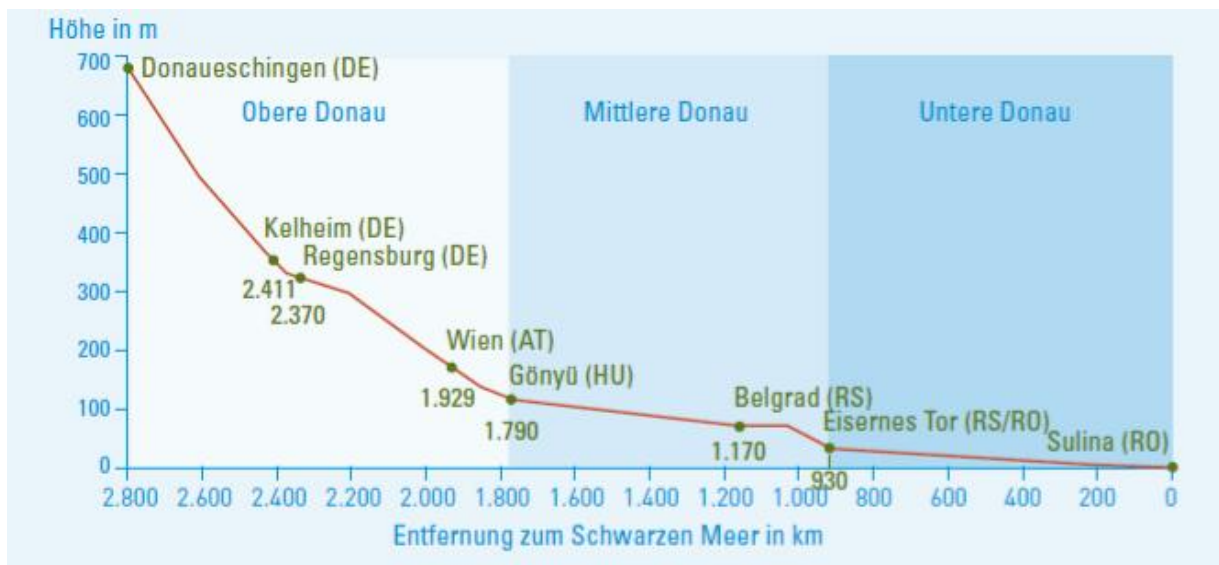


Abbildung 6 Das Gefälle der Donau⁵¹

⁴⁹ Vgl. Via Donau (2010f), S. 2

⁵⁰ Via Donau (2005), S. 12 B

⁵¹ Via Donau (2010f), S. 1



Abbildung 7 Neue Route für den Container-Fernverkehr⁵²

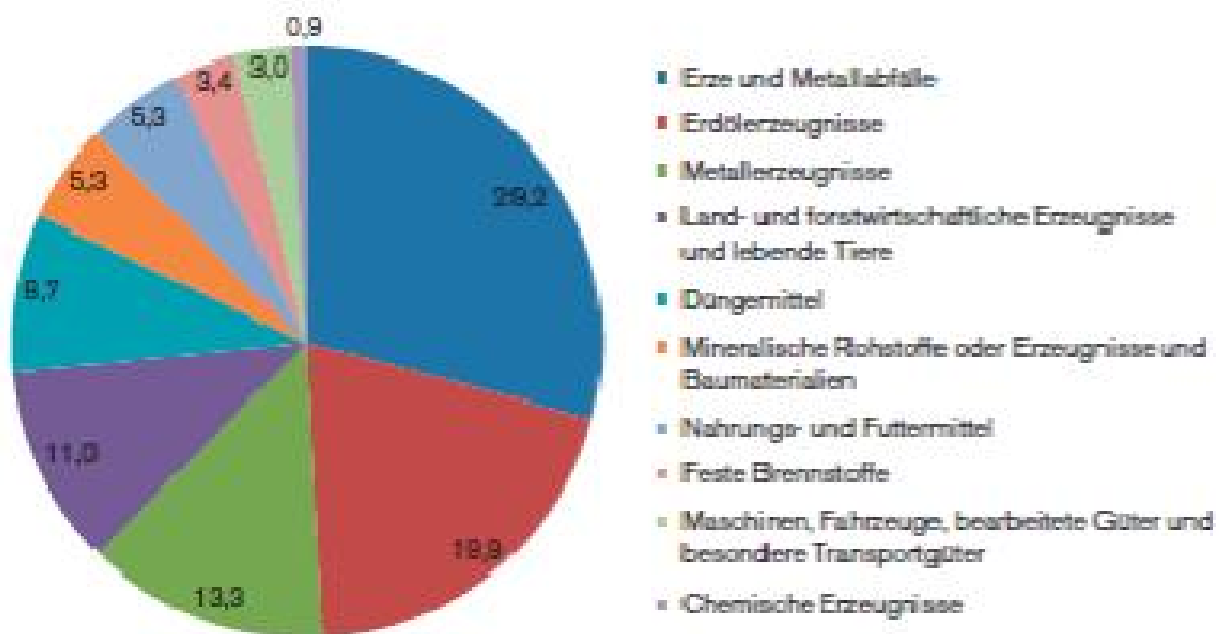


Abbildung 8 Aufteilung des Transportvolumens der Österreichischen Donau in % (2008)⁵³

⁵² Via Donau (2010f), S. 7

⁵³ ZKR (2009), S. 76

2.3. Transportaufkommen im österreichischen Donaukorridor

Seit den 1990 Jahren hat das Verkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor rasant zugenommen. Im Vergleich mit den anderen Korridoren in Österreich ist der Donaukorridor außerdem der am schnellsten wachsende.⁶⁶ Eine deutliche Trendumkehr gab es allerdings 2008 und 2009 durch die gegenwärtige globale Wirtschaftskrise. Zwischen 2007 und 2009 ging das Transportaufkommen im Korridor insgesamt um 15,9 Mio. Tonnen auf ungefähr 65 Mio. Tonnen zurück. Alle Verkehrsträger sind durch die gegenwärtige Situation betroffen, wobei die Entwicklung bei Straße und Schiene 2009 mit minus 16% sowie minus 13% leicht negativer war als bei der Donauschifffahrt, welche um minus 12% weniger Güter transportierte.⁶⁷

Mit 54% dominierte die Straße 2009 den Modal Split dieses Korridors. Der zweitwichtigste Verkehrsträger ist die Schiene, die einen Anteil von 31,9% verzeichnet. Den kleinsten Anteil am Modal Split hat gegenwärtig die Donauschifffahrt, welche 2009 einen Gesamtanteil von 13,9% am Modal Split verbuchte.⁶⁸

Insgesamt wurden etwa 9,3 Mio. Tonnen Güter via Binnenschiff im österreichischen Abschnitt der Donau befördert.⁶⁹ Die Stärken der Binnenschifffahrt an der Donau liegen im Transport Flussaufwärts bzw. zu Berg. Ihr Anteil beim Import an der Ostgrenze liegt bei 32% und übertrifft in diesem Fall sogar das Verkehrsaufkommen der Straße. Auch beim Transit von der Ost- zur Westgrenze werden beachtliche 26% der Güter verschifft, was dem Niveau der Schiene sehr nahekommt. Problematisch ist, dass der Anteil der Donauschifffahrt beim Import und Export an der Westgrenze sowie der Transit von West nach Ost mit jeweils 6% sehr gering ist.⁷⁰

⁶⁶ Vgl. Via Donau (2010c) www.via-donau.org

⁶⁷ Via Donau (2010b), S. 9

⁶⁸ Vgl. Via Donau (2010a, S. 23)

⁶⁹ Vgl. Via Donau (2010c) www.via-donau.org

⁷⁰ Vgl. Via Donau (2010a), S. 23

Das Diagramm zeigt den Donaukorridor mit den folgenden Verkehrsströmen und Modalitätenanteilen:

- Westgrenze:**
 - Export 12.007: 66% Straße, 28% Schiene, 6% Donau
 - Import 20.538: 64% Straße, 30% Schiene, 6% Donau
- Transit 8.073:** 46% Straße, 28% Schiene, 26% Donau
- Transit 6.024:** 61% Straße, 34% Schiene, 6% Donau
- Ostgrenze:**
 - Import 11.568: 44% Straße, 32% Schiene, 24% Donau
 - Export 6.639: 60% Straße, 28% Schiene, 12% Donau
- Gesamt:** 64.849 (-19,7 % gegenüber 2007)
 - 54,2% Straße
 - 31,9% Schiene
 - 13,9% Donau

Legende: Straße (gelb), Schiene (grün), Donau (blau). Pfeile zeigen die Richtungen "zu Berg" und "zu Tal".

⁷¹ Via Donau (2010d), www.donauschiffahrt.info

2.4. Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt in Europa (NAIADES)

Im Jänner 2006 wurde von der europäischen Kommission ein mehrjähriges Aktionsprogramm namens NAIADES vorgeschlagen, dass die Promotion der europäischen Binnenschifffahrt zum Ziel hat. Der Name NAIADES leitet sich von den Altgriechischen Ναϊάδες (Najaden) ab. Dies waren in der altgriechischen Mythologie Nymphen, die über die Gewässer wachten.⁷³ NAIADES zeigt existierende Probleme der Binnenschifffahrt auf und liefert Lösungsmöglichkeiten, um diese Probleme zu beseitigen. Dieses Programm hat die Erreichung von fünf strategischen Zielen bis 2013 zum Ziel und liefert den Mitgliedsländern, sowie auch der EU selbst, eine Anleitung für ein koordiniertes Vorgehen zur Stärkung der Binnenschifffahrt.⁷⁴

Folgende fünf Punkte sind die Schwerpunkte von NAIADES:

1. Schaffung günstiger Bedingungen für Dienstleistungen und Erschließung neuer Märkte,
2. Anreize für die Modernisierung der Flotte und Innovationen,
3. Schaffung attraktiver Bedingungen für neue Arbeitskräfte und höhere Investitionen in das Humankapital,
4. Förderung der Binnenschifffahrt als verlässlichen Geschäftspartner durch ein Netz von Förderzentren sowie die
5. Bereitstellung angemessener Infrastrukturen für die Binnenschifffahrt.

2.5. Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt⁷⁵

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP) stellt die österreichische Umsetzungsstrategie des 2006 von der europäischen Kommission vorgestellten Aktionsprogramms zur Förderung der Binnenschifffahrt in Europa dar, und gibt die Linie für die österreichische Schifffahrtspolitik bis 2015 vor. Der NAP ist ein dynamisches Planungs- und Entscheidungsinstrument für die österreichische Schifffahrtspolitik bis 2015.

⁷² Via Donau (2010a): www.via-donau.org

⁷³ Vgl. Theoi (2010), www.theoi.com

⁷⁴ Vgl. NAIADES (2010), www.naiades.info

⁷⁵ Vgl. Bmvit/Via Donau (2006), www.bmvit.gv.at

Durch den NAP wird die verkehrspolitische Bedeutung der Donauschifffahrt unterstrichen. Kernstück des NAP ist ein Maßnahmenkatalog, der im Jahr 2005 in enger Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren des Sektors erstellt wurde, und jährlich aktualisiert und dem jeweiligen Umsetzungsstand angepasst wird.

Folgende zehn Maßnahmen werden im NAP aufgelistet:

- I. Erhalten und Verbessern der Wasserinfrastruktur
- II. Weiterentwicklung der Donauhäfen zu multimodalen Logistikzentren
- III. Einführung und Weiterentwickeln von River Information Services (RIS) auf der Donau
- IV. Modernisierung der Österreichischen Flotte
- V. Investieren in Arbeitsplätze und Qualifikation
- VI. Erhöhung des Bekanntheitsgrades und Stärkung des Images der Donauschifffahrt
- VII. Verbreitung des Wissenstandes und Verbesserung der Datengrundlage zur Donauschifffahrt
- VIII. Erschließen der Transportpotenziale der Wasserstraße Donau
- IX. Bereitstellen von Fördermitteln zur Modernisierung der Donauschifffahrt
- X. Stärkung der europäischen Binnenschifffahrt

Ein Unterpunkt der X. Maßnahme ist die Forderung zur Mitwirkung an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen. Durch die Nicht-Ratifikation der Konvention durch Österreich, trotz beständiger Interventionen zugunsten des Abkommens von namhaften Verkehrsexperten,⁷⁶ wird die Erfüllung dieser Maßnahme klar verfehlt.

2.6. SWOT-Analyse der Donauschifffahrt

Dieser Abschnitt stellt abschließend die bedeutendsten Stärken, Schwächen, Chancen und Hindernisse der Donauschifffahrt mittels SWOT-Analyse dar.

⁷⁶ Expertengespräch mit Hon. Prof. Dr. Spera

2.6.1. Stärken (Strengths)

Die Stärken der Donau-Binnenschifffahrt liegen hauptsächlich in der Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Massenleistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers.

So beträgt die Transportweite für eine Gütertonne bei gleichem Energieverbrauch beim Binnenschiff 370 km, bei der Bahn 300 km und beim LKW-Transport nur 100 km. Damit ist die Binnenschifffahrt hinsichtlich des Energie- und Ressourcenverbrauchs der umweltschonendste Verkehrsträger.

Desweiteren ereigneten sich im Jahr 2009 auf der österreichischen Donau nur 18 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung. In keinem einzigen Fall wurde eine Person verletzt oder gar getötet. „In acht Fällen kam es zu Schiffskollisionen, bei den restlichen zehn Fällen handelt es sich um Ufer und Anlagenbeschädigungen oder um das Auf-Grund-Laufen eines Schiffes.“⁷⁷ Selbst in den Niederlanden, dem europäischen Staat mit der höchsten Dichte an Binnenschiffverkehr tendiert die Zahl der jährlichen Unfallopfer normalerweise gegen null.⁷⁸ Der Zusammenstoß eines deutschen Frachtschiffs mit einer Fähre im Amsterdam-Rhein-Kanal im Oktober 2010 mit einem Todesopfer ist dementsprechend eine traurige Ausnahme.⁷⁹

Auch bietet die Donauschifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern bedeutend größere Transportkapazitäten pro Transporteinheit: Ein Schubverband mit 3.700 Tonnen Ladung entspricht 93 Waggons zu 40 Tonnen bzw. 148 LKWs zu 25 Tonnen. Diese Anzahl von LKWs kommt auf der Straße einer Kolonne von zirka zehn km Länge gleich.⁸⁰

Aufgrund dieser Stärken ist die Erzielung erheblicher Kostenvorteile möglich.

⁷⁷ Via Donau (2010c), S. 35

⁷⁸ Europäische Kommission (2006), www.eur-lex.europa.eu, S. 4

⁷⁹ Spiegel (2010), www.spiegel.de

⁸⁰ Vgl. Bmvit/Via Donau (2006), S. 12

2.6.2. Schwächen (Weaknesses)⁸¹

Neben den beschriebenen Stärken verfügt die Binnenschifffahrt auch über entscheidende Schwächen, die ihre Einsatzfähigkeit für viele Transporte einschränkt.

Beispielsweise besteht nur eine sehr geringe Netzbildungsmöglichkeit, da die benutzbaren Netze aufgrund der geologischen Erdentwicklung vorgegeben sind, und nur ansatzweise durch Kanäle erweitert werden können. Diese Schwäche wird jedoch dadurch konterkariert, dass die Mehrzahl der Wirtschaftszentren in Europa an Binnenwasserstraßen liegen, da Wasserstraßen, wie schon erwähnt, die Entwicklung von Wirtschaftszentren in der Vergangenheit begünstigten.

Eine weitere relevante Schwäche ist die Abhängigkeit der Binnenschiffstransporte vom Wasserstand. Dieser ist die entscheidende Komponente, bei der Bestimmung der erzielbaren Abladetiefen und damit der Auslastungsgrade und Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Schiffstransporte.

Ebenso ist die Transportgeschwindigkeit deutlich geringer als bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Schiene und Straße. Für die Strecke Konstanz – Wien benötigt ein 4er Schubverband bergauf 9,3 Tage und bergab 5,6 Tage.

Desweiteren geht die Flottenmodernisierung nur schleppend voran, da den meisten Transportunternehmen zu wenig Mittel für neue Investitionen zur Verfügung stehen. In einigen Ländern fehlt es auch an genügend qualifiziertem Personal.⁸²

2.6.3. Chancen (Opportunities)

Die meisten Wasserstraßen verfügen noch über freie Kapazitäten. Insbesondere die Donau wird derzeit nur zu 15% durch Gütertransporte ausgelastet. Vor dem Hintergrund des anwachsenden Transportvolumens nach Osteuropa und der geringen Ausbaumöglichkeiten der Verkehrsnetze von Schiene und Straße, ist die Binnenschifffahrt besonders im Donaauraum eine attraktive Transportalternative.⁸³

⁸¹ Vgl. Via Donau (2005), S. 11 A

⁸² PLATINA (2010), S. 8

⁸³ Vgl. Via Donau (2005), S. 11 A

2.6.4. Hindernisse (Threats)

Relevante Hindernisse sind die abschnittsweise nicht garantierten Mindestfahrwassertiefen, insbesondere im Bereich zwischen Wien und Bratislav sowie andere nautische Engpässe,⁸⁴ der schlechte und veraltete Zustand der meisten Binnenschiffe, welcher auch das eher negative Bild der Binnenschifffahrt in der Öffentlichkeit prägt,⁸⁵ und somit auch Investitionen in den Verkehrsträger Binnenschiff beeinträchtigt.

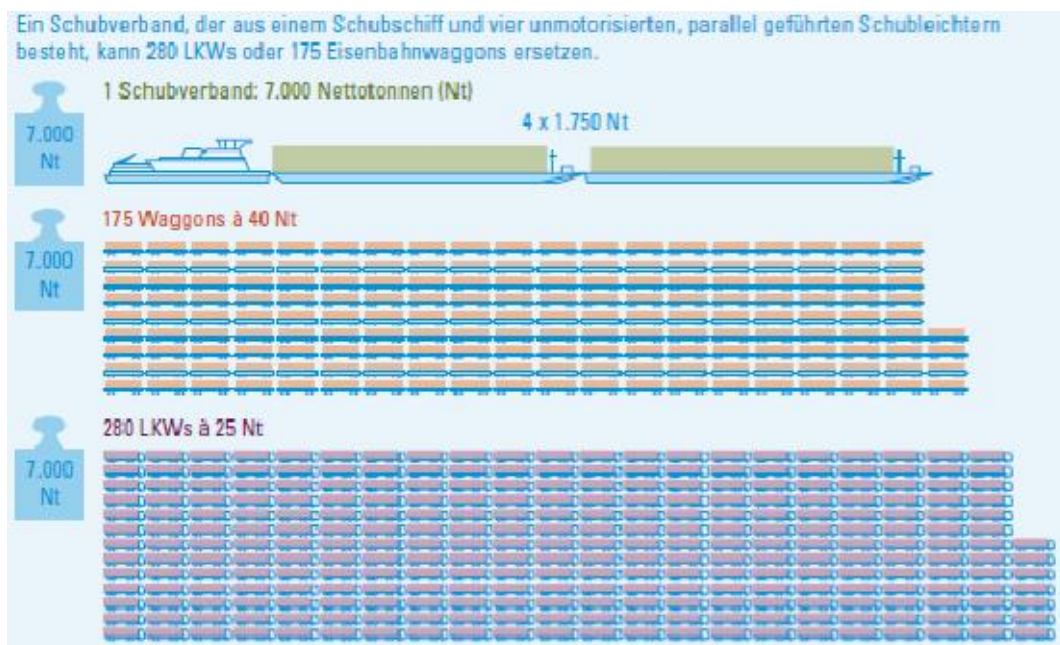


Abbildung 11 Transportkapazitäten der Verkehrsträger⁸⁶

⁸⁴ Vgl. Via Donau (2005), S. 29 A

⁸⁵ Vgl. Kommission der EG (2006), S. 9

⁸⁶ Bmvit/Via Donau (2006), S. 12

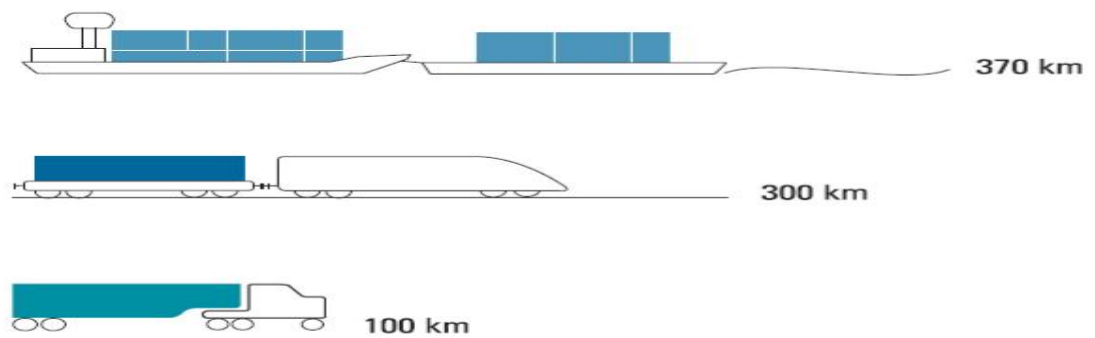


Abbildung 12 Transportreichweite bei einer Gütertonne und gleichem Energieverbrauch⁸⁷

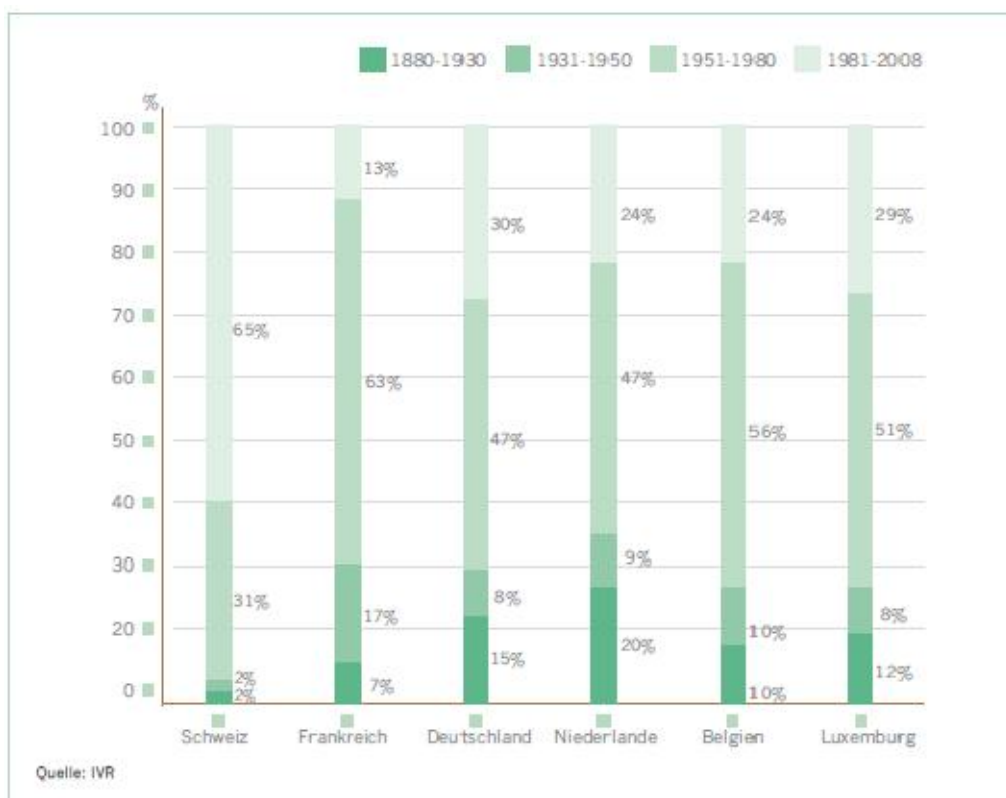


Abbildung 13 Baujahr der Binnenschifffahrtsflotte pro Land 2008⁸⁸

⁸⁷ Via Donau (2005), S. 9 A

⁸⁸ EBU (2010), S. 45

2.6.5. Zusammenfassung der SWOT-Analyse

In der folgenden Abbildung werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Hindernisse der Donau-Binnenschifffahrt zusammenfassend abgebildet.

Tabelle 1 Stärken–Schwächen-Analyse der Donauschifffahrt⁸⁹

<p>Stärke</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuverlässigkeit • Sicherheit • Umweltfreundlichkeit • Massenleistungsfähigkeit • Geringer spezifischer Energieumsatz • Universal einsetzbare Schiffe • Funktion als schwimmendes Lager • Einsatzbereitschaft rund um die Uhr 	<p>Schwäche</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit vom Wasserstand • Niedrige Transportgeschwindigkeit • Geringe Netzdichte und damit verbundene, meist notwendige Vor- und/oder Nachläufe • Nachholbedarf bei Investitionen in Reformstaaten
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Freie Kapazitäten der Wasserstraßen • Rückgrat für erhöhten Transportbedarf durch EU-Osterweiterung und Integration • Hohes Potenzial für Rationalisierung • Neue Marktsegmente, z.B. Container- und Roll-On-Roll-Off-Verkehre • Kooperation mit Schiene und Straße • Harmonisierte, grenzüberschreitende Schifffahrtsinformationsdienste 	<p>Hindernisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschnittsweise nicht garantierte Mindestfahrwassertiefen (nautische Engpässe) • Ein sich nur langsam wandelndes Image, weg vom Massenguttransporteur hin zum hochwertigen Logistikdienstleister

⁸⁹ Via Donau (2005), S. 12 A

2.7. Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Binnenschifffahrtsrecht ist ein sehr heterogenes Rechtsgebiet, das sowohl durch nationale als auch durch internationale Rechtgebiete geregelt wird.⁹⁰ Eine dritte Rechtsquelle ist seit der Gründung der EG das Europäische Gemeinschaftsrecht, welches durch EU- Entscheidungen, - Richtlinien und -Verordnungen durchgesetzt wird, und in den letzten Jahren für die Binnenschifffahrt an Bedeutung zulegen konnte.⁹¹

2.7.1. Internationale Abkommen und Verträge

Die in diesem Abschnitt beschriebenen multilateralen Binnenschifffahrtsabkommen sind eine Auswahl der wichtigsten Abkommen, welche die Beförderung von Gütern an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraßen regeln.

Im Donaauraum spielt die Donaukonvention,⁹² die auch als Belgrader Akte bekannt ist, eine wichtige Rolle.⁹³ Gemäß Art.1 der Donaukonvention ist „die Schifffahrt auf der Donau für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren und der Bedingungen für die Handelsschifffahrt frei und offen.“⁹⁴ Nur die Kabotage ist den Regelungen der jeweiligen Uferstaaten überlassen.⁹⁵ Die Donaukommission ist die gemeinsame Verwaltungseinrichtung der Vertragsstaaten der Donaukonvention. Ihr jetziger Sitz ist Budapest.⁹⁶ Ein Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zur Donaukommission wird immer wieder diskutiert, bis jetzt ist über diesen Vorschlag noch keine Einigung erzielt worden. Derzeit verfügt die EG nur über einen Beobachterstatus.⁹⁷ Weitere Informationen zur Donaukonvention und –Kommission finden sich in **3.3.2.**

⁹⁰ Vgl. Regner(2008), S. 1

⁹¹ Vgl. Regner (2008), S. 17

⁹² Donaukonvention (1946), www.danubecommission.org

⁹³ Vgl. Bauer (2009), S.455

⁹⁴ Regner (2008), S.56

⁹⁵ § 7 (2) GüdBefG definiert Kabotage als „die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern, deren Be- und Entladeort innerhalb Österreichs liegt, durch Güterkraftverkehrsunternehmer mit Sitz im Ausland.

⁹⁶ Vgl. Regner (2008), S. 55f

⁹⁷ Vgl. Europa–Zusammenfassung der EU-Gesetzgebung (2006), www.europa.eu

Bei der Mannheimer Akte,⁹⁸ auch Revidierte Rheinschiffahrtsakte genannt, handelt es sich um einen multilateralen völkerrechtlichen Vertrag, der die Beziehungen der Rheinanrainerstaaten sowie von Großbritannien bezüglich der Befahrbarkeit des Rheins mit Schiffen klärt. Die Mannheimer Akte ist das älteste noch gültige europäische Vertragswerk wirtschaftlicher Bedeutung. In **3.3.1.** wird detaillierter auf die historische Entwicklung dieses wichtigen Abkommen eingegangen.

Die sogenannten Bratislaver Abkommen⁹⁹ sind privatrechtliche Verträge der auf der Donau tätigen Reedereien.¹⁰⁰ Sie regeln „die Rechtsverhältnisse zwischen den Frachtführen und deren Partnern hinsichtlich vertraglicher Leistungen der internationalen Güterbeförderung auf dem Donauweg.“¹⁰¹ Das Abkommen bestimmt hauptsächlich Regelungen zur Gestaltung der Transportdokumente, Übernahme und Übergabe der zu befördernden Güter, Be- und Entladung der Schiffseinheiten, Frachtverrechnung, Haftung, Hinderungen der Vertragserfüllung, Pfandrechtsausübung und Reklamationen.¹⁰²

Das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI)¹⁰³ vereinheitlicht die Haftungsbeschränkungen in der Binnenschiffahrt. Es wurde am 4. November 1988 zwischen der BRD Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz abgeschlossen. Bis heute wurden die Vorschriften des CLNI-Abkommens nur von Deutschland, den Niederlanden, Luxemburg und der Schweiz in die jeweilige nationale Gesetzgebung integriert.¹⁰⁴

Das jüngste und für diese Diplomarbeit themengebendes Abkommen ist die CMNI, das am 01.04.2005 in Kraft trat und die Rechtsvorschriften bezüglich der Güterbeförderung auf

⁹⁸ Revidierte Rheinschiffahrtsakte (1831), www.ccr-zkr.org

⁹⁹ Bratislavaer Abkommen (1990), www.duv-regensburg.de

¹⁰⁰ Vgl. Via Donau (2005), S. 9 E

¹⁰¹ Spera (2002), S. 178

¹⁰² Vgl. Via Donau (2005), S. 9f E

¹⁰³ CLNI (1988), www.ccr-zkr.org

¹⁰⁴ Vgl. Via Donau (2005), S. 25f E

Binnenwasserstraßen international regelt.¹⁰⁵ Eine Umfassendere Beschreibung dieses themengebenden Abkommens erfolgt anschließend in **Kap. 3**.

2.7.2. Nationale Gesetze

Für die Binnenschifffahrt an der österreichischen Donau sind das Schifffahrtsgesetz (SchFG),¹⁰⁶ die Wasserstraßenverkehrsordnung (WVO),¹⁰⁷ das Gefahrgüterbeförderungsgesetz (GGBG)¹⁰⁸ sowie das Containersicherheitsgesetz (CSG)¹⁰⁹ von großer Bedeutung.

„Der öffentlich rechtliche Bereich des Schifffahrtsrechts ist derzeit zur Gänze im Schifffahrtsgesetz 1997 geregelt.“¹¹⁰ Das SchG besteht aus 153 Paragraphen, in denen sich Vorschriften betreffend Wasserstraße, Schifffahrtsanlagen, Schifffahrtsgewerberecht, Schiffszulassung, Schiffsführung und Schiffsführerschulen befinden.¹¹¹

„Die Wasserstraßenverkehrsordnung enthält grundsätzliche Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau und den anderen österreichischen Wasserstraßen. Diese sind Bestimmungen allgemeiner Natur, wie beispielsweise Regelungen über die Benützung der Wasserstraße, über Schiffsurkunden, Schifffahrtszeichen, allgemeine Sorgfaltspflichten, Kennzeichen und Tiefgangsanzeiger der Fahrzeuge sowie Schiffseichung, Bezeichnung der Fahrzeuge, Nachtbezeichnung, Tagbezeichnung, Bezeichnung bei Stillliegen, Schallzeichen, Fahrregeln und Regeln für das Stilllegen.“¹¹²

„Das GGBG ist die österreichische Generalnorm für die Beförderung gefährlicher Güter im Straßen-, Eisenbahn- und Seeverkehr sowie für die Luft- und Binnenschifffahrt. Das GGBG

¹⁰⁵ Vgl. Kummer et al.(2010), S. 273

¹⁰⁶ SchFG. (1997), www.ris.bka.gv.at

¹⁰⁷ WVO (2005), www.ris.bka.gv.at

¹⁰⁸ GGBG (1998), www.ris.bka.gv.at

¹⁰⁹ CSG (1996), www.ris.bka.gv.at

¹¹⁰ Bauer (2009), S. 457

¹¹¹ Vgl. Via Donau (2005), S. 5 E

¹¹² Via Donau (2005), S. 5 E

regelt die Pflichten der Transportbeteiligten und legt fest, welche Vorkehrungen zu treffen sind, um das Schadenrisiko zu minimieren.“¹¹³

Auch das CSG ist von großer Wichtigkeit für die Binnenschifffahrt in Österreich. Durch das CSG wird der Eigentümer verpflichtet, seine Container in einem sicheren Zustand zu erhalten. Sie dürfen keinesfalls eine Gefahr für Personen, Dinge oder Umwelt darstellen. Mit Mängeln behaftete Container dürfen laut diesem Gesetz nicht verwendet werden.¹¹⁴

¹¹³ Via Donau (2005), S.6 E

¹¹⁴ Vgl. Via Donau (2005). S. 7 E

3. CMNI in der Theorie

Das Ziel des kommenden Kapitels ist es, den Leser mit der CMNI vertraut zu machen. Zuerst werden im **Abs. 3.1** die Gründe für die Harmonisierung von Rechtsvorschriften im internationalen Güterverkehr aufgeführt. Im Anschluss wird im **Abs. 3.2** der Inhalt des Abkommens übersichtlich vorgestellt. Der **Abs. 3.3** dient der Darstellung der historischen Entwicklung von rechtlichen Harmonisierungen im Güterverkehr. Den Abschluss bildet **Abs. 3.4**, der die CMNI mit den beiden anderen wichtigen Verkehrsabkommen der CMR und der COTIF/CIM vergleicht.

3.1. Gründe für die Harmonisierung von Rechtsvorschriften im internationalen Güterverkehr

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit der Frage, welche spezifischen Vorteile die rechtliche Harmonisierung von internationalen Gütertransporten mit sich bringt.

Da eine Vielzahl der Gütertransporte nicht an den nationalen Grenzen Halt machen, spielt die Differenzierung zwischen nationalem und internationalem Transportrecht eine große Rolle. Bei Auslandsbezug findet das österreichische Transportrecht dann keine Anwendung, wenn ein entsprechendes internationales Harmonisierungsabkommen von Österreich ratifiziert wurde.¹

Der Trend geht aufgrund der vielen verkehrsträgerspezifischen Abkommen eher in die Richtung von verkehrsspezifischen Regelungen und nicht in Richtung eines internationalen Einheitsfrachtrechts², so dass für jede Transportart eine spezifische internationale Regelung besteht.³ Die Tendenz zu einer verkehrsträgerspezifischen Harmonisierung der intereuropäischen Gütertransportrechts lässt sich, beginnend mit dem Berner Abkommen im Eisenbahnrecht (CIB) im Jahr 1890 (1893 durch die CIM abgelöst, die zuletzt 1999 abgeändert wurde)⁴, dem

¹ Vgl. Wieske T. (2003b), S. 5

² Vgl. Wieske T. (2003a), S. 383

³ Vgl. Wieske T. (2003b), S. 5

⁴ Bloech/Ihde (1997), S. 150

Warschauer Abkommen 1929⁵ (abgelöst durch das Montrealer Abkommen 1999)⁶, der CMR 1956⁷, und mit dem in Kraft treten des CMNI 2005⁸, im europäischen Raum seit mehr als einem Jahrhundert feststellen.

Harmonisierungsabkommen kommen hauptsächlich den Marktteilnehmern zugute, die sich ohne diese Abkommen bei internationalen Transporten mit zahlreichen unterschiedlichen Rechtsordnungen auseinandersetzen müssten.⁹ Vor dem in Kraft treten der CMNI galten für internationale Binnenschifftransporte das vereinbarte nationale Recht oder, gemäß des Internationalen Privatrechts, das anzuwendende Recht nach dem Schwerpunkt des Geschäfts. Daneben konnten auch Transportbedingungen der Binnenschifffahrt zur Anwendung kommen, wie den „Internationalen Verlade- und Transportbedingungen (IVTB)“¹⁰ in Deutschland oder den Bedingungen des Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)¹¹ in den Niederlanden. Durch die Vielzahl an möglichen Regelungen waren die Binnenschifffahrtsregelungen für viele Unternehmen unklar.¹²

Abkommen wie die CMNI reduzieren folglich die Komplexität der Gütertransporte, und schaffen Rechtssicherheit und Rechtsklarheit.¹³ Das Gericht eines Staates, der die CMNI ratifiziert hat, hat diese Konvention als *lex fori*¹⁴ anzuwenden, wenn die im Übereinkommen genannten Anwendungsvoraussetzungen erfüllt werden. Nationales Recht ist nur anwendbar, wenn die CMNI bestimmte frachtrechtliche Fragen nicht regelt.¹⁵ Ein Blick auf die Statistik zeigt, dass Transporte via Wasserstraßen mehr von den genannten Vorteilen dieser Abkommen profitieren sollten als die Verkehrsträger LKW und Schiene. So waren 2005 mehr als 80% aller Binnenschifffahrtstransporte, bezogen auf die t/km in Deutschland internationale also

⁵ Warschauer Abkommen (1929), www.admin.ch

⁶ Montrealer Abkommen (1999), www.admin.ch

⁷ CMR (1956), www.unidroit.info

⁸ CMNI (1999), www.admin.ch

⁹ Vgl. Czerwenka (2001), S. 284

¹⁰ IVTB (2009), www.transportrecht.org

¹¹ CBRB (2002), <http://www.cbrb.nl>

¹² Vgl. Wieske (2003), S. 384

¹³ Vgl. Hacksteiner (2009), S. 149

¹⁴ im Internationalen Privatrecht das am Ort des angerufenen Gerichts geltende Recht, Europäische Kommission (2011), www.ec.europa.eu

¹⁵ Vgl. Czerwenka (2001), S. 278

grenzüberschreitende Transporte, aber nur 14% der Straßengütertransporte und knapp 37% der Schienengütertransporte.¹⁶ Ironischerweise war es dennoch die Binnenschifffahrt, die trotz ihrer größeren Internationalität im Vergleich zu den zwei anderen Landverkehrsträgern am längsten auf eine Harmonisierung warten musste.

Die Ursache für die lange Wartezeit liegt vermutlich zum Teil in dem schon angesprochenen negativen Renommee der Binnenschifffahrt in der Öffentlichkeit. Die Gründe für dieses eher niedrige Ansehen und den sich daraus resultierenden Konsequenzen ergeben sich wiederum aus der Natur der europäischen Wasserstraßen, denn nur 17 der circa 50 Staaten am europäischen Kontinent sind durch Wasserstraßen miteinander verbunden. Da durch diesen Umstand nur eine Minderheit der Länder überhaupt ein Augenmerk auf diesen Verkehrsträger richtet, widmen sich die meisten internationalen politischen Maßnahmen eher dem Straßen- und Schienenverkehr.¹⁷

Da die CMNI ein sehr junges Abkommen ist, muss man zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch abwarten, ob die CMNI eine vergleichbare Erfolgsgeschichte erleben wird wie die CMR im Straßengüterverkehr.¹⁸ Fakt ist, dass das Übereinkommen ein großer Fortschritt für die Rechtsvereinheitlichung im Frachtrecht der Binnenschifffahrt ist.¹⁹

3.2. Definition CMNI

CMNI ist die Abkürzung für „Convention de Budapest relative au contract de transport de marchandises en navigation interieure“. Der deutsche Titel dieses Vertrags lautet: Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt.

Das Übereinkommen über den Vertrag wurde am 22. Juni 2001 in Budapest unterzeichnet. Am 1. April 2005 trat das Übereinkommen in Kraft, nachdem es von fünf Ländern (Ungarn, Rumänien, Schweiz, Luxemburg und Kroatien) ratifiziert wurde. Zustande kam das CMNI – Übereinkommen unter der Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in

¹⁶ Vgl. Jaegers M. (2007), S. 141

¹⁷ Vgl. Hoeks (2010), S. 280

¹⁸ Vgl. Jaegers M (2007), S. 392

¹⁹ Vgl BDB (2007), www.binnenschiff.de

Straßburg, der Donaukommission in Budapest und der Europäischen Wirtschaftskommission der UNO (UNECE) in Genf.²⁰

Bis heute wurde das Abkommen von folgenden 15 europäischen Staaten ratifiziert: Belgien, Bulgarien, Kroatien, Tschechien, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Luxemburg, Moldawien, Niederlande, Rumänien, Russland, Serbien, Slowakei und der Schweiz. Der bislang letzte Staat der das Abkommen ratifizierte war Serbien, wo es am 1. November 2010 in Kraft trat. Damit sind nun Österreich und die Ukraine die einzigen Donauanrainerstaaten, die dieses Abkommen noch nicht ratifizierten, wobei es von der Ukraine schon 2002 unterzeichnet wurde.²¹

Der Zweck dieses Übereinkommens liegt darin, die vielfältigen nationalen Regelungen über den Frachtvertrag im Binnenschifftransport im internationalen Binnenschiffverkehr zu vereinheitlichen.²² Zusammengefasst ist die CMNI demgemäß ein Abkommen über den Frachtvertrag in der Binnenschiffahrt, das für alle Binnenschifftransporte gilt, bei denen Lade- und Löschhafen in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragsstaat der CMNI ist. Ein Frachtvertrag ist, gemäß der CMNI, jeder Vertrag, gleichgültig wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern.

Die CMNI ist ein Resultat jahrelanger Verhandlungen und dementsprechend ein Kompromiss mit vielen Einflüssen aus dem See- und dem Landrecht.²³ Letztendlich umfasst das Übereinkommen 38 Artikel, unterverteilt in zehn Kapiteln und beruht auf drei Grundsätzen:²⁴

1. Die Bestimmungen des Übereinkommens finden auf alle Frachtverträge mit einem grenzüberschreitenden Charakter Anwendung. Das Übereinkommen kann von den Vertragsstaaten auch auf nationale Frachtverträge angewendet werden.
2. Der Haftungsausschuss für nautisches Verschulden kann vertraglich vereinbart werden.

²⁰ Vgl. Hacksteiner (2009), S. 145

²¹ UNECE (2010), www.unece.org

²² Vgl. BDB (2007), www.binnenschiff.de

²³ Vgl. Hacksteiner (2009), S. 145

²⁴ Vgl. Hacksteiner (2009), S. 145

3. Die Beschränkungen der Haftung und die Haftungsgrenzen wurden in Anlehnung an das Seerecht festgelegt. Neu sind allerdings Haftungshöchstsummen für Container und deren Inhalt.

In den folgenden Abschnitten werden die wichtigsten Bestimmungen des CMNI-Übereinkommens kompakt dargestellt.

3.2.1. Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 dient der Definition der für das Übereinkommen relevanten Begriffe. Im Art. 2 wird der Anwendungsbereich des Abkommens geregelt. So ist es auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Lade und –Löschhafen in zwei verschiedenen Häfen liegen, von denen mindestens einer Vertragspartner dieses Übereinkommen ist.

Daneben wird dem Seerecht Vorrang verliehen,²⁵ wenn ein Seekonnossement²⁶ nach dem anwendbaren Seerecht ausgestellt wurde, oder die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässer zurückgelegte Strecke die größere ist.

Desweiteren ist das Übereinkommen laut Kap. I Art. 2(3) ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff, sowie ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers anzuwenden.

3.2.2. Kapitel II: Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

Die Art. drei bis zehn regeln die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien. Art. 3 beschäftigt sich dabei mit der Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter. Demnach hat der Frachtführer „die Güter zu befördern und fristgemäß am Ablieferungsort in demselben Zustand, in dem er sie erhalten hat, an dem Empfänger abzuliefern.

²⁵ Vgl. Hacksteiner (2009), S. 145

²⁶ Beim Konnossement handelt es sich um ein vom Verfrachter ausgestelltes Traditionspapier, das die Rechtsbeziehung zwischen dem Verlader, dem Verfrachter und dem Empfänger der beförderten Ware regelt. Ein Traditionspapier ist ein Transportdokument mit Wertpapierfunktion, das einen Anspruch auf Herausgabe von Waren verbrieft und dem Berechtigten den Besitz der Ware vermittelt. GDV (2011), www.tis-gdv.de

Im vierten Art. werden die Rechte und Pflichten des ausführenden Frachtführers geregelt. So kann der Frachtführer die Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen werden.

Der folgende fünfte Art. beschäftigt sich mit den Lieferfristen und besagt, dass der Frachtführer die Güter innerhalb der vertraglich vereinbarten Frist oder, mangels einer solchen Vereinbarung, innerhalb der Frist abzuliefern hat, „die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände der Schifffahrt und bei unbehinderter Schifffahrt vernünftigerweise zuzubilligen ist.“

Der Absender ist gemäß Art. 6, der seine Pflichten regelt, zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet. Desweiteren hat er dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftliche Angaben über die zu befördernden Güter zu machen. Wenn die Natur der Güter eine Verpackung erfordert, hat der Absender sie so zu verpacken, dass sie vor Verlust oder Beschädigung von der Übernahme bis zur Ablieferung durch den Frachtführer geschützt sind. Desweiteren hat er die Güter zu laden und nach Binnenschifffahrtsbrauch zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.

Art. 7 regelt den Transport von gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern.

Sollen gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden, so hat der Absender den Frachtführer vor Übergabe der Güter zusätzlich zu den Angaben nach Art. 6 Absatz 2 auf die den Gütern innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken und die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen schriftlich und deutlich hinzuweisen. Der Absender trägt die Kosten des Rücktransportes, wenn gefährliche oder umweltschädliche Güter mangels behördlicher Zustimmung nicht weitertransportiert werden können.

Auch ist es dem Frachtführer nach Kap. II, Art. 7(4) erlaubt, die Güter unschädlich zu machen und zu vernichten, wenn eine unmittelbare Gefahr für Menschenleben, Sachen oder die Umwelt besteht. In diesem Fall hat der Frachtführer laut Kap. II, Art. 7(5) Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens.

Die Haftung des Absenders wird im Art. 8 geregelt. Demnach haftet er für alle Schäden und Aufwendungen, die dem Frachtführer oder dem ausführenden Frachtführer durch fehlende

unrichtige oder unvollständige Hinweise der transportierten Güter entstanden sind. Gleichzeitig haftet der Absender nicht, wenn dem Frachtführer, seinen Bedienstete oder dem ausführende Frachtführer ein Verschulden trifft.

Gemäß Art. 9 kann der Frachtführer vom Frachtvertrag zurücktreten, wenn der Absender seine Pflichten nach Art. 6 Absatz 2 oder Art. 7 Absätze 1 und 2 verletzt hat.

Art. 10 ist der letzte Art. des II. Kapitels und regelt die Ablieferung der Güter. Unbeschadet der Pflicht des Absenders nach Art. 6 Absatz 1 haftet der Empfänger nach Maßgabe des Frachtvertrags für die Fracht und die übrigen auf den Gütern lastenden Forderungen sowie für seine Beiträge im Fall einer großen Haverei.²⁷

3.2.3. Kapitel III: Frachturkunde

Gemäß Art. 11 hat der Frachtführer für jede Beförderung, die unter das CMNI-Übereinkommen fällt, eine Frachturkunde auszustellen. Ein Konnossement ist nur dann auszustellen, wenn es vom Absender verlangt wird. Interessanterweise wird offengelassen, in welcher Form die Frachturkunde ausgestellt werden muss. Da Art. 1 (8) die Schriftform allen Arten von Medien gleichsetzt, wird daher die Verwendung von elektronischen Dokumenten grundsätzlich unterstützt. Auch können nach Art. 11 (2) Unterschriften handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates in dem die Urkunde ausgestellt wird erlaubt ist.²⁸

Das Fehlen einer Frachturkunde oder deren Unvollständigkeit berührt gemäß Kap. III, Art.11(1) die Gültigkeit des Frachtvertrags jedoch nicht.

Die Frachturkunde ist beweisrechtlich besonders für den Frachtführer von Bedeutung, da sie ihm erlaubt Vorbehalte bezüglich des Maßes, der Zahl und des Gewichts der Güter sowie der

²⁷ Große Haverei bzw. Havarie-grosse sind Aufwendungen bzw. Schäden, die vom Kapitän eines Schiffes veranlasst werden, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten. GDV (2011) www.tis-gdv.de

²⁸ Vgl. Kummer et al. (2009), S. 203

Güterbeschaffenheit aufzunehmen.²⁹ Unterlässt es aber der Frachtführer, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken oder diesbezügliche Vorbehalte anzubringen, so wird nach Kap. III, Art. 12(2) angenommen, er habe in der Frachturkunde vermerkt, dass die Güter in äußerlich gutem Zustand waren.

3.2.4. Kapitel IV: Verfügungsrecht

Laut Art. 14 ist der Absender berechtigt, über die Güter zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer die Güter nicht weiterbefördert, den Ablieferungsort ändert oder die Güter an einen anderen Empfänger abgeliefert.

Im Art. 15 findet sich die Aufzählung der Voraussetzungen für die Ausübung des Verfügungsrechts.

3.2.5. Kapitel V: Haftung des Frachtführers

Nach Art. 16 haftet der Frachtführer für den Schaden, „sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.“ Art. 17 besagt desweiteren, dass der Frachtführer auch für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Untergebenen sowie des ausführenden Frachtführers haftet.

Im Art. 18 folgt eine Aufzählung der Gründe, die zu einem Haftungsausschluss führen. Die Berechnung der Verlustentschädigung wird im Art. 19 bestimmt und besagt unter anderem, dass der Frachtführer Schadenersatz nur in Höhe der Wertminderung leisten muss. Außerdem wird im Art. 20 eine Haftungshöchstgrenze festgelegt. Die Haftung des Frachtführers wird auf 2,0 SZR je kg bzw. 666,67 Sonderziehungsrechte (SZR) je Einheit oder Stück beschränkt. Sonderziehungsrechte sind eine künstliche Währungseinheit des Internationalen Währungsfonds (IWF), dessen Wechselkurs sich aus einem Währungskorb der wichtigsten Weltwährungen

²⁹ Vgl. Hacksteiner (2009), S. 146

bestimmt (Euro, Yen, Dollar und Britisches Pfund).³⁰ Diese Haftungshöchstbeiträge sind diejenigen der Haag-Visby-Regeln des Seeverkehrs. Trotzdem ist nach Art. 21 ein Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung möglich, wenn die Schadenshandlung mit Absicht oder leichtfertig begangen wurde.

3.2.6. Kapitel VI: Fristen für die Geltendmachung von Ansprüchen

Kap. VI regelt die Fristen, innerhalb der Ansprüche geltend gemacht werden können und verjähren. Art. 24 regelt, dass mit Ablauf eines Jahres von dem Tage an, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind, alle Ansprüche aus einem dem CMNI-Übereinkommen unterstehenden Vertrag verjähren.

3.2.7. Kapitel VII: Schranken der Vertragsfreiheit

Das Kap. VII legt fest, dass jede vertragliche Vereinbarung mit dem Zweck, die Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten nach diesem Übereinkommen auszuschließen, zu beschränken oder vorbehaltlich des Art. 20 Absatz 4 zu erhöhen, die Beweislast für diese Haftung umzukehren oder die Anzeige- und Verjährungsfristen nach den Art. 23 und 24 zu verkürzen, nichtig ist.

Daneben werden auch mögliche vertragliche Bestimmungen aufgezählt, die die Haftung des Frachtführers oder des ausführenden Frachtführers beschränken dürfen.

3.2.8. Kapitel VIII: Ergänzende Bestimmungen

Große Haverei bzw. Havarie-grosse liegt vor, wenn angesichts von außergewöhnlichen Umständen vernünftigerweise Opfer gebracht oder Kosten aufgewendet worden sind, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten.³¹ Laut Art. 26 fällt Havarie-grosse nicht unter dieses Übereinkommen.

³⁰ IWF (2010), www.imf.org

³¹ DGTR (2006), Regel I

Desweiteren wird in diesem Kap. im Art. 29 geregelt, dass soweit das Übereinkommen keine Bestimmungen enthält, das Recht desjenigen Staates auf den Frachtvertrag Anwendung findet, das die Parteien gewählt haben, oder mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist.

3.2.9. Kapitel IX: Erklärungen zum Anwendungsbereich

Abschließend klärt Kap. IX den Anwendungsbereich. So können Staaten das Übereinkommen auch auf nationale Transporte anwenden. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, dass der unterzeichnende Staat „dieses Übereinkommen nicht auf Verträge über Beförderungen anwendet, die über bestimmte Wasserstraßen seines Hoheitsgebiets führen, die keinem internationalen Schifffahrtsregime unterliegen und keine Verbindung zwischen solchen internationalen Wasserstraßen darstellen.“

3.2.10. Kapitel X: Schlussbestimmungen

Die letzten Art. 33 bis 38 klären die ausstehenden Fragen über Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt, Inkrafttreten, Kündigung, Revision und dem Depositär des CMNI-Übereinkommens.

3.2.11. Kollision mit Seefrachtrecht

Seit dem Beginn der menschlichen Schifffahrt wiesen die Verkehrsträger See- und Binnenschifffahrt fließende Übergänge auf. Viele Gütertransporte per Schiff finden daher im Grenzgebiet zwischen Binnenwasserstraßen und Gebieten statt, die der Seeordnung unterliegen, weshalb es zu einer Kollision mit dem Seefrachtrecht kommen kann.³² Im Einzugsgebiet der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße können beispielsweise Transporte über die Donau an einen Schwarzmeerhafen oder Rheintransporte nach Südeuropa von dieser Kollision betroffen sein.

³² Vgl. Ihde G. (1998), S. 58

In der CMNI wird nicht definiert, was unter Binnenwasserstraßen zu verstehen ist. Desweiteren bleibt die Grenzziehung zwischen Binnen- und Seewasserstraßen jedem Mitgliedsstaat selbst überlassen.³³

Die Frage der Zuständigkeit wird in der CMNI, wie schon im Abs. Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen kurz angeführt, im Kap. 1 Art. 2 (2) folgendermaßen geregelt: „Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf Gewässern, die einer Seeordnung unterliegen, zum Gegenstand, so ist dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 anzuwenden, es sei denn, a) ein Seekonnossement ist nach dem anwendbaren Seerecht ausgestellt oder b) die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässern zurückzulegende Strecke ist die größere.“ Die Qualifizierung eines Schiffes als See- oder Binnenschiff ist somit für die Gültigkeit der CMNI ebenfalls bedeutungslos.³⁴

Zusammenfassend bedeutet das für die Praxis, dass Gütertransporte über die Nordsee oder dem Schwarzen Meer der CMNI unterliegen können, solange die auf dem Rhein oder der Donau zurückgelegte Strecke größer ist als die Seestrecke und kein Seekonnossement ausgestellt wurde.

3.3. Historische Entwicklung von Binnenschifffahrtsabkommen. Vom Wiener Kongress bis zur CMNI

Auffallend ist, dass die Binnenschiffahrt trotz ihrer Internationalität erst relativ spät in den Genuss der Harmonisierung der nationalen Gütertransportvorschriften kam. Es gab jedoch schon im 19. Jahrhundert Bestrebungen, das Binnenschifffahrtsrecht anzugleichen. Der Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit findet sich schon im römischen Recht und in einzelnen Rechtsquellen des Mittelalters. Dieser Grundsatz wurde jedoch durch das feudale Verständnis des absoluten Anspruches des Fürsten auf die Schifffahrtsrechte in seinem jeweiligen Herrschaftsgebiet verdrängt.³⁵

³³ Vgl. Czerwenka (2001), S. 278

³⁴ Jaegers (2007), S. 143

³⁵ Vgl. Perez (1995), S. 228f, zitiert bei Müller W. (1953)

Den Anfang der Harmonisierungsbestrebungen machte der sogenannte Octroi-Vertrag vom 15.08.1804³⁶ zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich, welcher einheitliche Schiffsabgaben statt Zöllen und eine gemeinsame Abgabenverwaltung festlegte.³⁷ 1815 stellte die Schlussakte des Wiener Kongresses³⁸ fest, dass alle Fragen betreffend der Binnenschifffahrt eines internationalen Flusses in allseitiger Übereinstimmung zu regeln sind. Sie bildet praktisch die Grundlage für den in Europa gefestigten Grundsatz der Schifffahrtsweltfreiheit für die Schiffe der Uferstaaten.³⁹ In den folgenden Jahrzehnten waren sogenannte Flussregime von großer Bedeutung.⁴⁰ Flussregime sind bi-oder multilaterale vertikale Verträge, die Regelungen betreffend der Binnenschifffahrt auf bestimmten Flüssen oder Flusssystemen treffen.⁴¹ So entstanden unter anderem die Elbe-Akte (1821), die Weser-Akte (1823)⁴², die Rheinschifffahrtsakte-Akte (1831)⁴³ und die Donau-Akte (1857).⁴⁴ 1868 wurde die Rheinschifffahrtsakte neu geregelt, und ist seither als Revidierte Rheinschifffahrts-Akte bekannt.⁴⁵ Auch heute sind die noch bestehenden Flussregime für Rhein und Donau von großer Bedeutung für die EG.⁴⁶ In den folgenden beiden Abschnitten wird detaillierter auf diese beiden Regime eingegangen.

3.3.1. Mannheimer Akte

Die Mannheimer Akte gilt als Rechtsgrundlage für die Schifffahrt am Rhein. Der offizielle Name lautet Revidierte Rheinschifffahrtsakte. Der Name Mannheimer Akte leitet sich vom Unterzeichnungsort dem Kurfürstlichen Schloss zu Mannheim ab.⁴⁷ Es handelt sich um eine grundlegende völkerrechtliche Regelung der internationalen Rheinschifffahrt vom 17.10.1868

³⁶ Vgl. Perez (1995), S. 229

³⁷ Vgl. Bloech/Ihde (1997), S. 685

³⁸ Acte du Congrès de Vienne (1815), www.histoire-empire.org

³⁹ Vgl. Perez (1995), S.229

⁴⁰ Vgl. Bloech/Ihde (1997), S.685

⁴¹ Vgl. Regner (2008), S.49, zitiert bei: Hafner 398ff

⁴² Weser Akte (1823), siehe z. B.: Archive in NRW (2010), www.archive.nrw.de

⁴³ Revidierte Rheinschifffahrtsakte (1831), siehe z. B. www.ccr-zkr.org

⁴⁴ Donauschifffahrtsakte, siehe z. B.: OÖ Landesarchiv (2010), www.landesarchiv-ooe.at, Sch./Fasz. 67 3.)

⁴⁵ Vgl. Bloech/Ihde (1997), S. 685f

⁴⁶ Vgl. Regner (2008), S. 50

⁴⁷ Vgl. Bloech/Ihde (1997), S. 685

mit der Neufassung vom 20.11.1963.⁴⁸ Weitere Änderungen der Akte erfolgten in den Jahren 1972, 1979, 1989 und 2002.⁴⁹

Vertragsparteien der Revidierten Rheinschiffahrtsakte sind Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, die Niederlande und die Schweiz. Die gemeinsame Verwaltungseinrichtung für die Vertragsstaaten ist die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) mit Sitz in Straßburg.⁵⁰ Mittels Verordnungen kann die ZKR schiffstechnische, schiffahrtsrechtliche, schiffahrtspolizeiliche und gefahrgutrechtliche Bestimmungen vereinheitlichen.⁵¹



Abbildung 14 Mannheimer Akte

Art. 1 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte legt die Schifffahrtsfreiheit am Rhein fest: „Die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrag festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein. Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.“⁵²

Durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte ist der Binnenschifffahrtsverkehr jedoch grundsätzlich nur für Binnenschiffe, die als zur Rheinschiffahrt gehörig gelten, zulässig. Dadurch bleibt der freie Zugang den Vertragsstaaten des Rheinregimes und den Mitgliedern der Europäischen Gemeinschaft vorbehalten,⁵³ da die Zugehörigkeit zur EG-Schifffahrt der Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt gleich gestellt worden ist.⁵⁴ Die Grundsätze der Rheinschiffahrtsakte sind auch in das EG-Recht eingeflossen und im weiteren

⁴⁸ Vgl. Spera (2002), S. 177

⁴⁹ Vgl. Regner (2008), S. 51

⁵⁰ Vgl. Regner (2008), S. 53f

⁵¹ Vgl. Regner (2008), S. 49f

⁵² Revidierte Rheinschiffahrtsakte (1868), Art. 1

⁵³ Vgl. Regner (2008), S. 53

⁵⁴ Vgl. Woehrling (2009), S. 142

Verlauf von der EU übernommen worden. Dadurch ist die Rheinschiffahrtsakte praktisch die Grundlage der europäischen Binnenschiffahrtspolitik.⁵⁵

3.3.2. Donaukommission

Im Pariser Frieden 1856 wurde eine Europäische Donaukommission (EDK) bestehend aus Vertretern Frankreichs, Großbritanniens, Österreichs, Preußens, Russlands, Sardinien und der Türkei geschaffen, deren Aufgabe es war, die freie Schifffahrt an der Donau zu garantieren. Ursprünglich war die Tätigkeit dieser Kommission nur für 2 Jahre geplant, sie wurde jedoch immer wieder bis zum Ersten Weltkrieg verlängert.⁵⁶ Die Pariser Konvention im Jahr 1921 behielt die Einrichtung der EDK bei, es wurden jedoch Österreich, Deutschland, Russland und die Türkei als Vertreter ausgeschlossen. Der Zweite Weltkrieg setzte der Tätigkeit der Kommission ein Ende.⁵⁷

Auf der Belgrader Konferenz wurde am 18. August 1948 die bis heute bestehende Donaukommission (DK) gegründet. Diese ist ebenfalls eine internationale zwischenstaatliche Organisation und die Verwaltungseinrichtung der Vertragsstaaten der Donaukonvention. Die Donaukonvention ist ein Staatsvertrag über die Regelungen der Schifffahrt.⁵⁸ Gemäß Art.1 der Donaukonvention ist „die Schifffahrt auf der Donau für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren und der Bedingungen für die Handelsschifffahrt frei und offen“. Tatsächlich sind der Binnenschifftransitverkehr und der Wechselverkehr unbeschränkt zulässig. Nur die Regelung der Kabotage ist den jeweiligen Uferstaaten vorbehalten.⁵⁹ Das heißt, „der Verkehr zwischen den Häfen eines Staates für Schiffe unter fremder Flagge ist nur gemäß den Bestimmungen dieses Donaustaates gestattet“.⁶⁰

Daneben widmet die Donaukommission der laufenden Verbesserung der technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Schifffahrt besondere Aufmerksamkeit. Die Beschlüsse

⁵⁵ Vgl. Woehrling (2009), S. 141

⁵⁶ Vgl. Pichler (1973), S. 8

⁵⁷ Vgl. Pichler (1973), S. 9

⁵⁸⁵⁸ Vgl. Bauer (2009), S. 455

⁵⁹ Vgl. Regner (2008), S. 55f

⁶⁰ Via Donau (2005), S. 9 E

der Donaukommission haben keinen zwingenden sondern einen empfehlenden Charakter und sollen in das nationale Recht der Mitgliedstaaten einfließen.⁶¹

3.3.3. Entstehung der CMNI

Die CMNI ist das Ergebnis jahrzehntelanger mühsamer Verhandlungen. Erste Verhandlungen bezüglich der Vereinheitlichung des Binnenschiffverkehrsfrachtrechts gab es gemäß Czerwenka⁶² schon in den Fünfziger-Jahren innerhalb der United Nation Economic Commission for Europe (UNECE). Das Ergebnis dieser Verhandlungen war der Entwurf eines Übereinkommens über den Güterbeförderungsvertrag in der Binnenschiffahrt (CMN; Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure). Dieses Übereinkommen scheiterte jedoch an Meinungsverschiedenheiten der Rheinanliegerstaaten bezüglich der Haftung des Frachtführers für nautische Schäden, die durch nautisches Verschulden des Schiffes und der Besatzung verursacht wurden.

Der Kongress über Binnenschiffverkehrsrecht in Rotterdam im Jahre 1967 versuchte die Wiederbelebung dieses Übereinkommens, doch auch dieser Versuch verlief ohne Ergebnis. Ein im Auftrag der UNECE handelnder Sachverständigenausschuss versuchte 1973 Kompromissvorschläge auszuarbeiten, konnte jedoch ebenfalls keinen Konsens zuwege bringen. Erst im Jahr 1993 gab es wieder Bewegung in diesem Themenfeld, als auf Initiativen des Vereins für Europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen ein Entwurf für ein Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen gefertigt wurde. Dieser Entwurf wurde der ZKR zur weiteren Beratung weitergeleitet. Die Beratungen über diesen Entwurf wurden schließlich im Jahre 1996 von einer Regierungssachverständigengruppe aufgenommen, die von ZKR, DK und UNECE gemeinsam berufen wurde. Diese Beratungen wurden 1999 abgeschlossen. Es folgte die Einberufung einer Diplomatischen Konferenz in Budapest. Nach ausführlichen Verhandlungen wurde am 03.10.2000 auf dieser Konferenz schließlich das Budapester Übereinkommen über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) verabschiedet.⁶³ Bis zum in Kraft treten dieses Übereinkommens sollte es jedoch noch fünf Jahre dauern, da die Ratifikationen von fünf

⁶¹ Vgl. Via Donau (2005), S. 2 E

⁶² Vgl. Czerwenka (2001), S. 277

⁶³ Vgl. Czerwenka (2001), S. 277

Staaten benötigt wurden. Jahrzehnte nach den Verkehrsträgern Straße und Schiene besaß damit auch die europäische Binnenschifffahrt einen einheitlichen Vertrag über die Güterbeförderung.⁶⁴ Deutschland ratifizierte das Abkommen schließlich am 17.03.2007.⁶⁵ Die Ratifikation von Seiten Österreichs wird zwar im NAP angestrebt, ist bis heute jedoch noch nicht erfolgt.⁶⁶ Da bis auf Österreich und die Ukraine alle Donauanrainerstaaten das Abkommen unterzeichnet haben, fallen jedoch praktisch die meisten grenzüberschreitenden Binnenschifftransporte auf der österreichischen Donau unter die CMNI, weil zur Gültigkeit des Übereinkommens nur einer der beim internationalen Gütertransport beteiligten Staaten Vertragspartei des Abkommen sein muss.⁶⁷ Die CMNI kann jedoch auch bei inländischen Gütertransporten und beim Transport zwischen zwei Nicht-Mitgliedern als AGB angewendet werden, solange die Regelungen der CMNI nicht im Widerspruch zum jeweiligen nationalem Recht stehen,⁶⁸ bzw. wenn ein Mitgliedsstaat erklärt es auch auf innerstaatliche Transporte anwenden zu lassen.⁶⁹ Die Frage inwiefern die Ratifikation durch Österreich daher überhaupt notwendig ist, soll im folgenden Kap. 0 durch die empirische Analyse beantwortet werden.

3.4. Vergleich mit anderen Abkommen

Im folgenden Abschnitt werden die Unterschiede und Gemeinsamkeiten der CMNI im Vergleich mit den Konventionen der beiden anderen wichtigen Landverkehrsträgern, der CMR und der COTIF/CIM, aufgezeigt.

3.4.1. CMR

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gilt das Übereinkommen über den Beförderungsgrundsatz im internationalen Straßengüterverkehr CMR. Dieser völkerrechtliche Vertrag regelt die wichtigsten frachtrechtlichen Fragen. Die Abkürzung CMR bedeutet

⁶⁴ Vgl. Hacksteiner (2009), S. 145

⁶⁵ Vgl. Hartenstein (2007), S.387

⁶⁶ Vgl. Bmvit/Via Donau (2008), S. 26

⁶⁷ Vgl. CMNI (2000), Kap I, Art.3.(1)

⁶⁸ Vgl. Holland (2007), S. 33

⁶⁹ Vgl. Hacksteiner (2009), S. 148

Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route.⁷⁰ Das Abkommen wurde 1956 unterzeichnet und ist anders als das CMNI-Abkommen beinahe europaweit gültig.⁷¹ Desweiteren wurde es auch von mehreren asiatischen Ländern (Iran, Libanon, Syrien) und in Marokko und Tunesien ratifiziert. Insgesamt gab es im September 2010 56 Vertragsstaaten. Noch nicht ratifiziert wurde es in Europa bisher von Andorra, Island und dem Kosovo.⁷²

„Der Straßenverkehr ist durch das CMR nach dem Eisenbahnverkehr der zweite Landverkehrsträger bei dem international einheitliche Regelungen implementiert wurden. Insgesamt finden sich im CMR und CMNI viele gleichartige Regelungen, „da das CMR neben den Luft-, Schienen- und Seekonventionen als Vorbild bei der Ausarbeitung der CMNI diente.“⁷³

Genauso wie beim CMNI gilt dieses Übereinkommen als zwingendes Recht, sobald die An- und Ablieferungsorte in zwei unterschiedlichen Staaten liegen und mindestens einer dieser Staaten Vertragsstaat des Übereinkommens ist.⁷⁴ Nach Art.41 CMR ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen des Übereinkommens abweicht, nichtig oder ohne Rechtswirkung. Das Übereinkommen gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern mittels Kraftfahrzeugen, Sattelkraftfahrzeugen, Anhängern und Sattelanhängern.⁷⁵ Selbst wenn das Gut auf einem Teil der Strecke zur See, mittels Eisenbahn, Binnenschiff oder Flugzeug befördert wird, gilt das CMR-Übereinkommen, solange das Gut nicht umgeladen wird.⁷⁶

Dem Frachtführer trifft im CMR ähnlich wie im CMNI eine Obhutshaftung. Das bedeutet, dass er nur dann haftet, wenn der Güterschaden, Verlust oder Teilverlust im Obhutszeitraum eingetreten ist.⁷⁷ Der Frachtführer haftet allerdings nicht für Kosten und Schäden, die dem Frachtführer durch unrichtige oder unvollständige Angaben entstanden sind.⁷⁸

⁷⁰ Vgl. Bloech, Gösta (1997), S. 1106

⁷¹ Vgl. Wieske (2003), S. 182

⁷² Vgl. Unidroit (2010): www.unidroit.info

⁷³ Vom Verfasser übersetzt, Hoeks (2010), S. 281

⁷⁴ Vgl. CMR (1956), Kap. I, Art. 1

⁷⁵ Vgl. Spera (2002), S. 167

⁷⁶ Vgl. CMR (1956), Kap. I, Art. 2

⁷⁷ Vgl. Bauer L. (2009), S. 289 & CMR (1956) Kap.IV, Art. 17

⁷⁸ Vgl. CMR (1956), Kap.III, Art. 7

„Hat der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so wird die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet.“⁷⁹ In Art. 25 CMR wird die Haftungsbegrenzung folgendermaßen geregelt. „Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen, wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre; wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.“⁸⁰ Dies gilt jedoch nur für leicht fahrlässige Verluste. Bei grob fahrlässigem oder vorsätzlichem Schaden haftet der Frachtführer nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht.⁸¹ Eine sinngemäße Haftungsbestimmung findet sich auch im CMNI Kap. V, Art. 21.

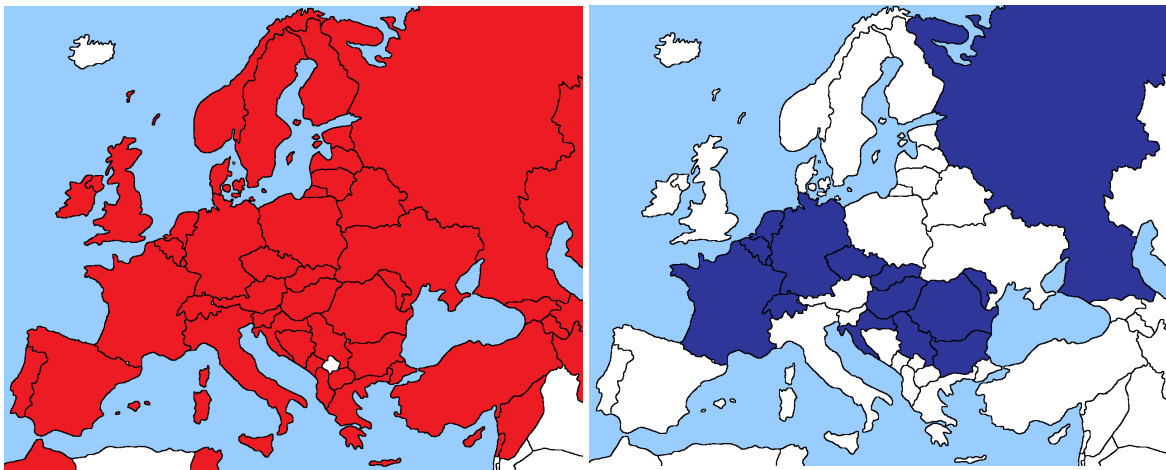


Abbildung 15 Europäische Vertragsstaaten der CMR (rot) und Europäische Vertragsstaaten der CMNI (blau)⁸²

⁷⁹ CMR (1956), Kap.IV, Art. 23

⁸⁰ CMR (1956), Kap.IV, Art. 25

⁸¹ Bauer L. (2009), S. 295

⁸² Eigene Grafik, Vgl. z.B. www.unidroit.info & www.ccr-zkr.org

3.4.2. COTIF/CIM/CIV

Die COTIF/CIM (Fr.: Convention relative aux transport internationaux ferroviaires/Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises; De.: Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr/ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern) ist das älteste einheitliche Transportrechts-Abkommen. Ähnlich wie das CMR ist es eine sehr europäisch geprägte Konvention, da die meisten Mitgliedsstaaten in Europa liegen.⁸³ Daneben gibt es seit 1961⁸⁴ auch mehrere asiatische und afrikanische Länder die die COTIF bzw. ihre Vorgängerkonventionen unterschrieben haben. Das COTIF hat seinen Ursprung im 1890 unterzeichneten Internationalen Berner Übereinkommen (CIB). Vorbild dieses Übereinkommens war ein 1874 veröffentlichter Entwurf der beiden Schweizer Juristen Dr. Christ und Deseigneux über die Schaffung einer internationalen Konvention über den Eisenbahngüterverkehr.⁸⁵ Aus dem Berner Abkommen entwickelte sich wiederum 1893 das als CIM bekannte Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.⁸⁶ Bis heute wurde das Abkommen in regelmäßigen Abständen überarbeitet: 1898, 1906, 1924, 1933, 1952, 1961, 1970, 1980, 1990, 1992 und zuletzt 1999.⁸⁷ Die Revision 1924 führte zur Einführung der CIV, dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr- Das COTIF selbst entstand bei der achten Überarbeitung der CIM und CIV im Jahr 1980 in Bern, und stellt einen Kompromiss zwischen dem nationalen Recht der Vertragsstaaten dar. Anders als die CMR im Straßenverkehr und die CMNI im Binnenschiffverkehrsverkehr ermöglicht die COTIF durch CIM und CIV nicht nur den durchgehenden Güterverkehr sondern auch den durchgehenden Personen- und Gepäckverkehr mittels eines einzigen Beförderungsausweises.⁸⁸

Ebenfalls ungleich zu CMR und CMNI gilt die CIM nur dann zwingend für Verträge, wenn die für die An- und Ablieferung vorgesehenen Orte in zwei Mitgliedsstaaten liegen. Liegt einer der Orte in einem Nicht-Mitgliedsstaat können die Vertragsparteien die Gültigkeit der CIM anders

⁸³ Vgl. Hoeks (2010), S. 261

⁸⁴ Vgl. Bloech, Gösta (1997), S. 151

⁸⁵ Vgl. Spera (2002), S. 119

⁸⁶ Vgl. Bloech, Gösta (1997), S. 151

⁸⁷ Vgl. Hoeks (2010), S. 261

⁸⁸ Vgl. Bloech, Gösta (1997), S. 150f

als bei CMR und CMNI freiwillig vereinbaren.⁸⁹ Diese Freiwilligkeit der Anwendung resultiert aus dem Bestehen des Abkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (SMGS), das vor allem von den ehemaligen sozialistischen Staaten Osteuropas und Asiens wie Russland, Kasachstan, und China aber auch dem Iran ratifiziert wurde. Denn ansonsten würde es, beim Schienengütertransport zwischen zwei Staaten, von denen beide SMGS-Mitglieder sind, aber nur einer CIM-Mitglied, zu einer Kollision der beiden Abkommen kommen.⁹⁰

Der Beförderungsvertrag ist in einem Frachtbrief festzuhalten.⁹¹ Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefs berührt jedoch weder den Bestand, noch die Gültigkeit des Vertrags.⁹²

Der Beförderer haftet grundsätzlich verschuldensabhängig für Verlust, Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist.⁹³ Es gibt jedoch auch in der CIM Haftungsausschlussgründe, die denen in der CMR und CMNI ähneln. Wird der Schaden durch Umstände verursacht, die der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte, ist der Beförderer von der Haftung befreit.⁹⁴

Ähnlichkeiten zu den beiden anderen Abkommen weist auch die Haftungsbegrenzung auf. Bei Total- oder Teilverlust ist eine Entschädigung zu zahlen, die nach dem Börsenpreis, allenfalls nach dem Marktpreis und mangels beider, nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort berechnet wird, an dem das Gut übernommen worden ist.⁹⁵ Natürlich regelt auch die CIM, dass Haftungsbeschränkungen keine Anwendung finden, „wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“⁹⁶

⁸⁹ Vgl. CIM (1999), Art. 1, § 1

⁹⁰ Vgl. Hoeks (2010), S. 263 ff

⁹¹ Vgl. CIM (1999), Art. 6, § 2

⁹² Vgl. Müller-Ehl (2008), S. 113 od. CIM (1999), Art. 6, § 2 S. 2

⁹³ Vgl. Müller-Ehl (2008), S. 114

⁹⁴ Vgl. Müller-Ehl (2008), S. 115 od. CIM (1999), Art. 23, § 2

⁹⁵ Vgl. Müller-Ehl (2008), S. 115 od. CIM (1999), Art. 30, § 1

⁹⁶ CIM (1999), Art. 36

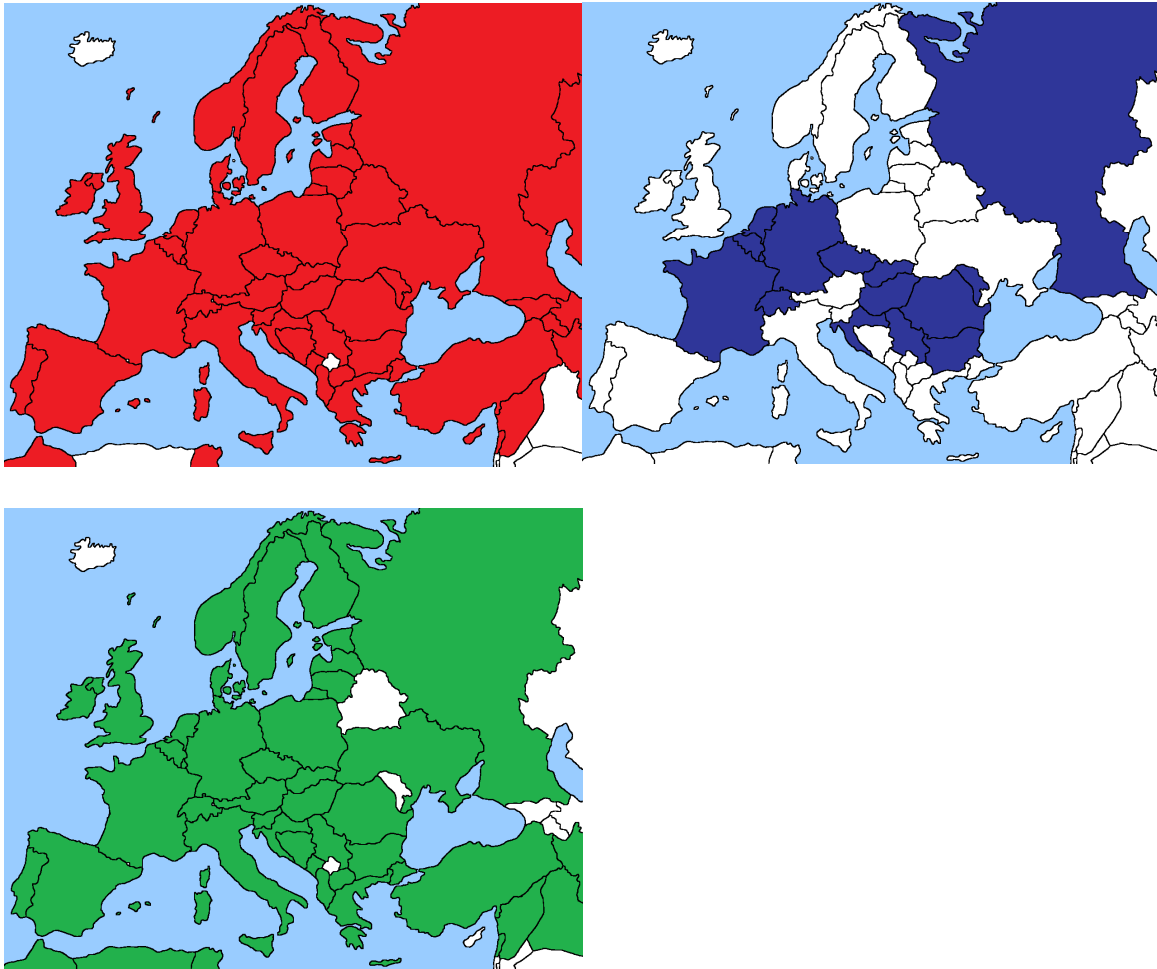


Abbildung 16 Vertragsstaaten der CMR (rot) und Europäische Vertragsstaaten der CMNI (blau)⁹⁷ und Vertragsstaaten der COTIF(grün)⁹⁸

⁹⁷ Eigene Grafik, Vgl. z.B. CMR (2010), www.unidroit.info, CMNI (2010), www.ccr-zkr.org, COTIF (2010b), www.otif.org

3.4.3. Resümee

In der folgenden Tabelle werden abschließend die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der CIM, CMNI und CMR zusammengefasst. Der direkte Vergleich macht deutlich, dass die Regelungen der CIM und CMNI stark von der CMR beeinflusst wurden. Der Wortlaut zur Regelung zur Bestimmung des Güterwertes ist bei den drei Abkommen identisch. Auch die Regelung zur Lieferfrist ist bei CMR und CMNI deckungsgleich, während sich die CIM 1999 dadurch unterscheidet, dass sie eine normierte Lieferfrist festlegt. Bei der Regelung zur unlimitierten Haftung des Frachtführers unterscheidet sich die CIM dadurch von der CMR, dass auch leichtfertige Handlungen die Haftungsbegrenzung ausschließen, während die CMR nur vom vorsätzlichen Verschulden oder dem Vorsatz gleich stehendem Verschulden spricht. Die CMNI orientiert sich bei diesen Regelungen eher an der CIM 1999, spricht jedoch von fahrlässigen und nicht von leichtfertigen Handlungen.

Tabelle 2 Vergleich CIM, CMNI und CMR

	CIM 1999⁹⁹	CMNI¹⁰⁰	CMR¹⁰¹
Inkrafttreten	Letzte Änderung 1999	2005	1956
Anzahl der Mitgliedsstaaten	39	13	56
Definition: Internationaler Frachtvertrag	Orte der Übernahme und der Ablieferung befinden sich in zwei verschiedenen Mitgliedsstaaten	Alle grenzüberschreitenden Frachtverträge mit Bezug zu wenigstens einem Mitgliedsstaat	Orte der Übernahme und Ablieferung befinden sich in 2 verschiedenen Staaten. Einer muss Vertragsstaat sein.
Bestimmung des Güterwertes	Börsen- oder Marktpreis, oder mangels beider nach dem Wert ähnlicher Güter am gleichen Ort und gleichen Tag an dem das Gut übernommen wurde	Börsen- oder Marktpreis, oder mangels beider nach dem Wert ähnlicher Güter am gleichen Ort und gleichen Tag an dem das Gut übernommen wurde	Börsen- oder Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit

⁹⁹ COTIF (2010a & b), www.otif.org & Spera/ Svoboda (2006)

¹⁰⁰ CMNI (2001), www.admin.ch, & Spera/Svoboda (2006)

¹⁰¹ CMR (1956), www.unidroit.info & Spera/Svoboda (2006)

	CIM 1999¹⁰²	CMNI¹⁰³	CMR¹⁰⁴
Haftungshöchstbetrag	17 Sonderziehungsrechte (SZR) pro kg der Bruttomasse	2 SZR pro kg. oder 666.67 SZR je Packung oder Einheit. 1500 SZR für Container und weitere 25.000 SZR für die im Container verstauten Güter.	8,3 SZR pro kg des Rohgewichts
Unlimitierte Haftung	Bei Schaden durch absichtliche oder leichtfertige Handlung, bzw. bei Bewusstsein, dass die Handlung mit hoher Wahrscheinlichkeit einen Schaden verursacht	Bei Schaden durch vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlung, bzw. bei Bewusstsein, dass die Handlung mit hoher Wahrscheinlichkeit einen Schaden verursacht	Bei Vorsatz oder dem Vorsatz gleich stehendem Verschulden
Haftungsbefreiung	Verschulden des Berechtigten, Anweisung des Berechtigten, besondere Mängel des Guts oder unvermeidbare Umstände	Bei Umständen die ein sorgfältiger Beförderer nicht hätte vermeiden können und die Haftungsbefreiungsgründe des Art. 18	Bei unvermeidbaren Umständen
Lieferfrist	Lieferfrist kann wie im CMR zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart werden. Wird sie nicht vereinbart, muss auf die normierten Lieferfristen Bezug genommen werden	Keine normierte Lieferfrist. Der Frachtführer hat die Güter innerhalb der vertraglich vereinbarten Frist oder, mangels einer solchen Vereinbarung, innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer vernünftigerweise zuzubilligen ist.	Keine normierte Lieferfrist. Der Frachtführer hat die Güter innerhalb der vertraglich vereinbarten Frist oder, mangels einer solchen Vereinbarung, innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer vernünftigerweise zuzubilligen ist.

¹⁰² COTIF (2010a & b), www.otif.org & Spera/Svoboda (2006)

¹⁰³ CMNI (2001), www.admin.ch, & Spera/Svoboda (2006)

¹⁰⁴ CMR (1956), www.unidroit.info & Spera/Svoboda (2006)

	CIM 1999¹⁰⁵	CMNI¹⁰⁶	CMR¹⁰⁷
Verantwortlichkeit des Frachtführers	Bei Übernahme des Gutes obliegt dem Frachtführer nur dann eine Prüfungspflicht über die Anzahl der Frachtstücke sowie den äußeren Zustand des Gutes und der Verpackung, wenn ihm hierfür ausreichende Mittel zur Verfügung stehen	Der Frachtführer bestimmt das zu verwendende Schiff. Er hat vor und bei Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand, fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannt ist und über die erforderlichen nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung der betroffenen Güter verfügt	Bei Übernahme des Gutes obliegt der Frachtführer einer Prüfungspflicht über die Anzahl der Frachtstücke sowie den äußeren Zustand des Gutes und der Verpackung

¹⁰⁵ COTIF (2010a & b), www.otif.org & Spera/Svoboda (2006)

¹⁰⁶ CMNI (2001), www.admin.ch, & Spera/Svoboda (2006)

¹⁰⁷ CMR (1956), www.unidroit.info & Spera/Svoboda (2006)

4. CMNI in der Praxis

Dieser Abschnitt erklärt die Vorgehensweise des Autors bei der empirischen Analyse. Es wird gezeigt, warum welche Methodik angewendet wurde und wie die befragten Unternehmen ausgewählt und segmentiert wurden. Auch werden die Untersuchungsfragen (UF), vorgestellt die schlussendlich in den Fragenkatalog gestellt wurden. Daneben wird auf den Ablauf und auf die Besonderheiten der Befragung eingegangen.

4.1. Analysierte Unternehmen

Die in der Umfrage analysierten Unternehmen wurden mit Hilfe der Blauen Seiten Online ermittelt. Diese Website ist ein Verzeichnis der auf der Donau tätigen Transportdienstleister. Die Via Donau GmbH publizierte das Verzeichnis das erste Mal im Jahr 2006. Seit 2009 ist die verwendete Onlinefunktion verfügbar.¹ Gesucht wurde vom Autor nach Schifffahrts- und Befrachtungsunternehmen mit eigener Flotte die auf der Donau tätig sind und über einen Unternehmenssitz in einem EU-Staat verfügen. Im Anhang werden die 18 in den Blauen Seiten gelisteten Unternehmen aufgezählt, welche die vorher genannten Kriterien erfüllten.

Für den weiteren Verlauf der Umfrage wurden die befragten Unternehmen in drei Klassen aufgespalten:

- 1 Kleinunternehmen und Partikuliere mit 1-9 Schiffen
- 2 Mittlere Unternehmen mit 10 - 49 Schiffen
- 3 Große Unternehmen mit mehr als 49 Schiffen

Insgesamt wurden 18 Unternehmen aus vier Ländern befragt. Diese Unternehmen stellen insgesamt circa. 15% der Binnenschifffahrtsflotte der befragten Länder.² Neun der Unternehmen zählen zur Klasse der mittleren Unternehmen. Sie stellen damit auch die größte der befragten Gruppen. Vier der auf der Donau tätigen Unternehmen besitzen mehr als 49 Schiffe und gelten somit als große Unternehmen in der Umfrage. Fünf weitere Unternehmen werden als Kleinunternehmen klassifiziert. Davon gelten zwei Unternehmen als Kleinstunternehmen oder

¹ Blaue Seiten Online (2010), www.blaue-seiten.at

² EBU (2010), www.ebu-uenf.org, S.47

Partikuliere mit ein bis zwei Schiffen. Diese Gruppe ist die kleinste in der Analyse. Es muss jedoch beachtet werden, dass viele dieser Kleinstunternehmen wahrscheinlich nicht in den Blauen Seiten registriert sind und daher nur mit einem erheblich größeren Aufwand erreicht werden können, obwohl sie circa 90% der Binnenschiffverkehrsunternehmen ausmachen.³ 14 Unternehmen kommen aus Deutschland oder Österreich und werden in der Analyse als westeuropäische Unternehmen definiert. Die weiteren vier Unternehmen haben ihren Unternehmenssitz in Ungarn oder Rumänien und gelten als osteuropäische Unternehmen.



Abbildung 18 Unternehmen aus den vier Donauanrainerstaaten der EU wurden befragt (Deutschland, Österreich Rumänien, und Ungarn)

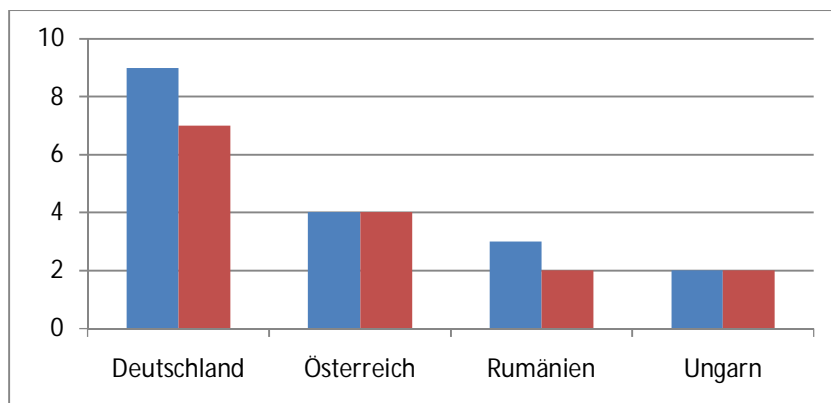


Abbildung 17 Anzahl der Unternehmen (nach Ländern); blau befragte Unternehmen, rot Rücklauf

³ EBU (2010), S. 46

4.2. Methode

Das Ziel des empirischen Teils dieser Diplomarbeit ist es, zu testen, inwiefern das Abkommen in der Praxis von den Marktakteuren angenommen wird.

Um diese Sachlage abzubilden und diese Wissenslücke zu schließen, wurden vier Forschungsfragen erstellt, die in der Einleitung dieser Diplomarbeit vorgestellt wurden. Mit der Hilfe eines Fragenkatalogs versuchte der Autor, die Forschungsfragen zu beantworten. Es wurde beschlossen, jede Forschungsfrage mithilfe von einer bis drei Untersuchungsfragen abzutesten. Um den Fragebogen möglichst übersichtlich zu gestalten, wurde festgelegt, den Fragebogen auf 10 Fragen zu begrenzen.

Als Methodik boten sich eine qualitative sowie eine quantitative Umfrage an. Nach reichlicher Überlegung wurde beschlossen, die Forschungsfragen hauptsächlich mittels einer quantitativen Umfrage zu beantworten. Im Laufe der Befragung war es dank der Rückmeldungen und Kommentaren einiger Unternehmen jedoch auch möglich qualitative Daten zu sammeln, und in die Auswertung einfließen zu lassen.

Quantitative Umfragen eignen sich vor allem dazu, Einstellungen, und Präferenzen, Überzeugungen und Fakten zu messen. Die in dieser Arbeit durchgeführte Umfrage konzentrierte sich darauf, die Überzeugungen und Einstellungen der Marktteilnehmer zur CMNI abfragen, sowie Prognosen zur weiteren Entwicklung dieses Abkommens zu treffen.

Überzeugungen sind Meinungen über den derzeitigen Zustand der Welt. Diese Umfragen schauen oft folgendermaßen aus: „73% der Bevölkerung glauben, dass sie ein zu geringes Gehalt verdienen“, „85% glauben, dass die Regierung zu wenig arbeitet“, oder „XX% glauben, dass die CMNI einen Wettbewerbsvorteil für die Binnenschifffahrt darstellt.“

Einstellungen können entweder positiv oder negativ sein. Exakt definiert, drückt eine Einstellung eine positive oder negative Orientierung zu einem Thema aus. Diese Orientierung kann stark, schwach aber auch neutral sein. Umfragen, die Einstellungen messen, behandeln oft politische und gesellschaftliche Themen wie z.B. die Einstellung zu Steuersenkungen, den Kompetenzen des Fußball-Nationaltrainers oder in unserem Fall der Wirksamkeit der CMNI.

Umfragen, wie ebendiese, eignen sich auch hervorragend dazu Vorhersagen für die Zukunft zu treffen. Wobei die Vorhersagen natürlich immer nur die Überzeugungen der Befragten sind, dass ein bestimmtes Ereignis eintreten wird. Bei solchen Vorhersagen werden Personen gefragt ob sie glauben, dass bestimmte Ereignisse eintreten werden. Beispielsweise: „Die Wirtschaft wird sich in den nächsten 12 Monaten erholen“, „Kandidat X wird die Präsidentschaftswahl gewinnen“, „Österreich wird sich für die Fußball-Europameisterschaft 2012 qualifizieren“, „oder in den nächsten fünf Jahren wird der Binnenschiffverkehrsverkehr stark wachsen.“

Genauso wie Überzeugungen sind Vorhersagen nicht zwangsläufig richtig, aber für einen Forscher kann es sehr interessant sein, das Vertrauen in die Wirtschaft, in das Fußball-Nationalteam, oder in eine bestimmte Konvention zu kennen.⁴

Da offene Fragen für quantitative Analysen weniger geeignet sind, und Ja/Nein-Fragen der komplexen Fragestellungen nicht gerecht geworden wären, wurde beschlossen, eine Rating-Skala zu verwenden, in der ein Wert von 0% keine Zustimmung zu einer getroffenen Aussage bedeutet, einer von 50% eine neutrale Meinung abbildet und Werte von 100% mit voller Zustimmung gleichzusetzen sind.

4.3. Fragestellung

Die Forschungsfrage 1 lautet: *Begünstigt die CMNI die Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff?* Folgende drei Untersuchungsfragen (UF) bzw. Hypothesen sollen zur Beantwortung dieser FF beisteuern.

UF1: *Die CMNI macht die Binnenschiffahrt auf der Donau wettbewerbsfähiger.*

UF2: *In den letzten fünf Jahren ist die Binnenschiffahrt auf der Donau wettbewerbsfähiger geworden.*

UF3: *In den nächsten fünf Jahren wird die Binnenschiffahrt auf der Donau ihren Anteil am Modal Split gegenüber LKW und Bahn stark erhöhen.*

⁴ Vgl. Weisberg et al. (1996), S. 13

FF2 fragt: *Verfügen Länder, die die CMNI ratifiziert haben, über einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Staaten die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben?* Zur Beantwortung der zweiten FF wurden drei UF verwendet. Die ersten beiden beschäftigen sich speziell mit der Nicht-Ratifikation der Konvention durch Österreich und Serbien.⁵

UF4: *Die Nicht-Ratifikation des Abkommens durch Österreich und Serbien bereitet unserem Unternehmen Schwierigkeiten.*

UF5: *Wir führen oft Transporte zwischen Österreich und Serbien durch.*

UF6: *Die Binnenschifffahrt ist in den Donau-Anrainerstaaten wettbewerbsfähiger, die das Abkommen unterzeichnet haben.*

FF3 wollte wissen, welche Unternehmenstypen am ehesten von der CMNI profitieren und welche Gründe dafür verantwortlich sind? Also Größe, Sitz des Unternehmens, Wissen über die Konvention:

Profitieren große Schifffahrtsunternehmen mehr von der CMNI als kleine Reedereien?

Diese FF wird mithilfe der folgenden UF beantwortet.

UF7: *Unser Unternehmen profitiert vom CMNI.*

UF8: *Dank der CMNI ist unser Umsatz heute größer, als er ohne der Konvention wäre.*

UF9: *Unser Unternehmen hat zwischen 2005 und 2008 den Umsatz beständig steigern können.*

UF10: *Ich bin über den Inhalt der Konvention gut informiert*

Neben diesen 10 UF finden sich im Fragenkatalog noch drei weitere allgemein gestellte Fragen. Dies sind offene Fragen zum Namen des Unternehmens, zum Namen der befragten Person und deren Position im Unternehmen.

⁵ In Serbien trat die CMNI erst nach der Aussendung dieses Fragebogens in Kraft.

4.4. Ablauf der Befragung

Wie im Abschnitt 4.1 dargestellt wurden für diese Diplomarbeit 18 an der Donau tätigen Binnenschifftransport-Unternehmen aus vier Ländern der EU befragt. Es zeigte sich, dass die größten Herausforderungen dieser empirischen Studie in der schweren Erreichbarkeit der Partikuliere, sowie in der Internationalität der befragten Unternehmen lag.

Zuerst war es nötig, die Größe der Stichprobe im Vergleich zur Grundgesamtheit abzuschätzen. Es waren keine Daten über die Anzahl der tätigen Binnenschiffahrtsgesellschaften in der EU verfügbar, jedoch eine Statistik über die Größe der Binnenschiffahrtsflotte der jeweiligen Länder. Insgesamt operieren in den fünf Ländern circa 4600 Binnenschiffeinheiten.⁶ Die Unternehmen der Stichprobe verfügten zusammen über 790 Einheiten, was einen Anteil an der Grundgesamtheit von 16,8% ausmacht. Da der gesamte Markt aus annähernd 4600 Binnenschiffeinheiten besteht, müssen daher Unternehmen mit 344 Einheiten antworten, um ein Konfidenzniveau von 95% zu erreichen. Die Größe der Stichprobe betrug 790 Schiffe, der Rücklauf betrug 16 Unternehmen mit 523 Schiffen, was ein Konfidenzniveau von 95,8% ergab. Die Wahrscheinlichkeit einen Fehler erster Art zu machen, beträgt somit weniger als 5%.

Tabelle 3 Anzahl der befragten Unternehmen bei unterschiedlicher Breite des Konfidenzintervalls; Z = standardnormalverteilten Zufallsvariable, p = Stichprobenanteil, q = (1-p), e = +/- Breite des Konfidenzintervalls, N = Grundgesamtheit, n = Stichprobengröße

Z	1,64	1,96	2,034	2,226
p	0,5	0,5	0,5	0,5
q	0,5	0,5	0,5	0,5
e	0,1	0,05	0,042	0,025
N	4691	4691	4691	4691
n	66,3037476	355,151308	521,286735	1393,53451

$$n = \frac{\frac{Z^2 * p * q}{e^2}}{\left(1 + \frac{\frac{Z^2 * p * q}{e^2} - 1}{N}\right)}$$

Abbildung 18 Berechnung des Stichprobenumfangs

⁶ EBU (2010), www.ebu-uenf.org, S. 47 (U.a. Motorgüterschiffe, Trockenleichter, Schubschiffe, Motortankschiffe, Tankleichter)

5. Resultat der empirischen Studie

Im folgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Untersuchungsfragen vorgestellt und die vier Forschungsfragen beantwortet.

5.1. Forschungsfrage 1

Die Forschungsfrage 1 lautete wie folgt: Begünstigt die CMNI die Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff? Diese Forschungsfrage wurde, wie weiter vorne dargestellt, mittels dreier Hypothesen untersucht.

5.1.1. In den letzten fünf Jahren ist die Binnenschifffahrt auf der Donau wettbewerbsfähiger geworden.

Dies war die erste zu bewertende Unterstellung. Es sollte mit dieser Frage untersucht werden, ob es seit der Gültigkeit der CMNI eine Zunahme der Wettbewerbsfähigkeit an der Donau gab.

Die gesamte Zustimmungsrate betrug 50% (Median 50%). Es sticht ins Auge, dass die osteuropäischen Unternehmen der Hypothese stärker zustimmen (Mittelwert 71%, Median 80%) als westeuropäische Unternehmen, die sie im Durchschnitt mit 42,5% bewerteten (Median 50%). Der sich aus diesen Daten ergebenden These, dass die Binnenschifffahrt auf der osteuropäischen Donau mehr an Wettbewerbsfähigkeit gewonnen hat, als in den westeuropäischen Donauländern, kann aufgrund der Größe der Stichprobe jedoch nicht bedingungslos zugestimmt werden. Die Korrelation nach Bravais-Pearson⁷ beim Vergleich zwischen Ost und West betrug 33% (einseitige Signifikanz 0,1111), was auf einen möglichen schwachen regionalen Zusammenhang schließen lässt, jedoch einen Zusammenhang bei weitem nicht bedingt.

Auffällig ist auch, dass große Unternehmen diese Hypothese durchschnittlich mit 66% (50) bewerteten, während kleine Unternehmen durchschnittlich nur einen Wert von 36,8% (50%) angaben. Zwar beträgt der Medianwert aller drei Größenklassen 50%, dennoch gibt es vermutlich einen schwachen signifikanten Zusammenhang zwischen der Unternehmensgröße

⁷ Korrelation bedeutet im weiteren Verlauf der Arbeit immer Korrelation nach Bravais-Pearson

und der Zustimmung oder Ablehnung dieser Hypothese, da die Korrelation zwischen Unternehmensgröße, gemessen durch die Anzahl an Schiffen, und der Hypothese 40% beträgt (einseitige Signifikanz 0,0621). Es ist nicht zu übersehen, dass Unternehmen, die angeben, dass die Binnenschifffahrt in den letzten fünf Jahren wettbewerbsfähiger geworden ist, in der Regel auch damit rechnen, dass die Binnenschifffahrt in den nächsten fünf Jahren wettbewerbsfähiger und ihren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen gegenüber den Verkehrsträgern Bahn und Straße erhöhen wird. Die Korrelation zwischen diesen zwei Aussagen beträgt 73% (einseitige Signifikanz 0,00097). Eine optimistische Sicht der Vergangenheit bewirkt oft einen ebenso optimistischen Blick in die Zukunft.

5.1.2. In den nächsten fünf Jahren wird die Binnenschifffahrt auf der Donau ihren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen gegenüber LKW und Bahn stark erhöhen.

Osteuropäische Reedereien bewerteten diese Aussage durchschnittlich mit einem Wert von 68,25% (Median 66,5%), westeuropäische durchschnittlich mit 42,7% (Median 50%). Insgesamt bedeutet das eine durchschnittliche Bewertungsrate von 49,5% (Median 50%). Die Korrelationsanalyse errechnete eine Korrelation von -32,6% (einseitige Signifikanz 0,1111), was bedeutet, dass osteuropäische Unternehmen dazu neigen, diese Aussage leicht höher zu bewerten.

Kleinstunternehmen und kleine Unternehmen aus West- und Osteuropa stimmten dieser Hypothese mit 36,4% (Median 40%) am wenigsten zu, während Mittelunternehmen mit 44,35% dagegen im Durchschnitt sehr neutrale Bewertungen abgaben (Median 50%). Die Großunternehmen bewerteten diese Aussage durchschnittlich am höchsten 83,33% (Median 50%). Die Schlussfolgerung, dass Reedereien die Hypothese umso höher bewerteten, umso größer das Unternehmen ist, kann durch die Korrelationsanalyse bestärkt werden. Es konnte ein signifikanter Zusammenhang von 58,5% festgestellt werden (einseitige Signifikanz 0,0047).

5.1.3. Die CMNI macht die Binnenschifffahrt auf der Donau wettbewerbsfähiger.

Die Zustimmungsrate zu diesem Befund betrug im Durchschnitt neutrale 48,4%, die Berechnung des Median ergab 50%. Diese Feststellung legt nahe, dass die Unternehmen unsicher sind, ob sie im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern tatsächlich einen Vorteil durch die CMNI erlangt haben und deshalb einen neutralen Wert anführten. Überraschenderweise zeigt jedoch eine nähere Analyse der Ergebnisse, dass nur 26,7% der Unternehmen auch einen neutralen Wert zwischen 31% und 69% angaben. Tatsächlich bejahten 40% der Umfrageteilnehmer die Aussage stark, die Mehrzahl davon sogar mit 100%. Am anderen Ende der Skala lehnten ebenfalls 40% der Unternehmen die Aussage strikt ab, und gaben ihre Bewertungen zwischen 0 bis 10%. Mehr als zwei Drittel hatten folglich eine eindeutige positive oder negative Meinung über den Einfluss der CMNI auf die Wettbewerbsfähigkeit. Der neutrale Wert ergab sich bloß aus den gegensätzlichen Meinungen der Marktteilnehmer über diese Aussage. Dieser scharfe Kontrast überraschte, weshalb im weiteren Verlauf versucht wurde, die Gründe für diese konträren Aussagen auszuloten.

Im nächsten Schritt betrachten wir, ob der Unternehmenssitz in West- oder Osteuropa und die Unternehmensgröße bei der Zustimmung und Ablehnung eine Rolle spielten. Es zeigte sich, dass westeuropäische Binnenschifftransportunternehmen der These mit 51,5% (Median 50%) leicht stärker beipflichteten, als osteuropäische Unternehmen, die der Aussage nur zu 40% (Median 30%) zustimmten. Die Korrelation beträgt 12% (einseitige Signifikanz 0,3344). In diesem Fall liegt demzufolge keine signifikante Korrelation vor, weshalb der Unterschied zwischen West und Ost nicht näher verfolgt werden muss.

Diese Ergebnisse lassen die Annahme zu, dass sich die Verteilung der Bewertung von Ost- und Westeuropäischen Unternehmen ebenfalls nicht gravierend von der gegenpoligen Verteilung der Gesamtbewertung unterscheiden wird. Die Daten geben dieser Annahme recht.

Ähnlich wie in der Gesamtstichprobe bewerteten ost- und westeuropäische Unternehmen die Aussage jeweils sehr konträr. 25% der osteuropäischen Firmen bewerteten sie sehr hoch zwischen 70 – 100%, ebenfalls 25% gaben einen neutralen Wert an und 50% lehnten die Hypothese ab und bewerteten sie zwischen 0 – 30%. Diese Werte unterscheiden sich von den

Werten der Gesamtstichprobe. Ob ein signifikanter Unterschied besteht, kann aufgrund der kleinen Stichprobe an osteuropäischen Unternehmen nicht gedeutet werden.

Die Verteilung der Bewertungen der Westeuropäer war fast spiegelbildlich zur Gesamtbewertung. 45% gaben eine hohe Bewertung ab, 18% eine mittlere und 36% eine niedrige.

Mittlere Binnenschiffverkehrsunternehmen stimmten der Hypothese mit annähernd 60% (Median 70,5%) am meisten zu, gefolgt von Großunternehmen, die der Hypothese mit einem durchschnittlichen Wert von 50% neutral gegenüberstehen (Median 50%) und den Klein- und Kleinstunternehmen, die ihr im Mittel nur zu 30% beipflichten (Median 10%).

Die Aussage, dass mittlere und größere Unternehmen die Hypothese höher bewerteten als kleine Unternehmen, wobei die mittleren Unternehmen am stärksten zustimmten, wurde durch die Korrelationsanalyse zum Teil bestärkt. Fasst man mittlere und große Unternehmen in einer Gruppe zusammen, beträgt die Korrelation zwischen dieser Gruppe und der Gruppe der kleinen Unternehmen 31,7% (einseitige Signifikanz 0,1512).

Doch auch wenn die Ergebnisse zeigten, dass mittlere Unternehmen die Aussage um 10% höher bewerteten als Großunternehmen, war die Stichprobe zu klein, um hier einen eindeutigen Unterschied zwischen den Gruppen festzustellen. Die Daten lassen jedoch die Aussage zu, dass Unternehmen ab einer mittleren Größe eher der Meinung sind, dass die CMNI die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt erhöht, wobei eine größere Unternehmensgröße ab diesem Unternehmensvolumen keine höhere Zustimmung bedingt.

Diese Ergebnisse lassen ahnen, dass andere Faktoren als die Unternehmensgröße oder der Unternehmenssitz für die Ablehnung oder Zustimmung dieser Hypothese eine Rolle spielen.

Ein möglicher Faktor ist die Umsatzentwicklung der Unternehmen seit Einführung der CMNI. Vermutlich sind dieser These zufolge Unternehmen mit einer positiven Umsatzentwicklung seit Einführung der CMNI eher bereit, der CMNI eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit zu unterstellen. Da dem Autor von den meisten der befragten Unternehmen keine Umsatzdaten vorliegen, ist es im Rahmen dieser Diplomarbeit jedoch nur möglich, Vermutungen in diese Richtung anzustellen. Klar ersichtlich ist, dass Unternehmen, die anführen von der CMNI zu

profitieren, oft auch von der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt durch die CMNI überzeugt sind. Die Korrelation zwischen diesen beiden Statements beträgt 82% (einseitige Signifikanz $9,25413E-05$). Interessant ist, dass die Korrelation zwischen der Aussage über die Wettbewerbsfähigkeit und der Behauptung, dass das Unternehmen dank der CMNI einen höheren Umsatz erwirtschaftet mit 63% deutlich geringer ist (einseitige Signifikanz 0,0052). Ebenso besteht zwischen der Aussage, dass Unternehmen von der CMNI profitieren, und dem Statement, dass Unternehmen dank der CMNI einen höheren Umsatz erwirtschaften, nur ein geringer Zusammenhang mit einer Korrelation von 48% (einseitige Signifikanz 0,0355). Dem Statement, dass das Unternehmen von der CMNI profitiert, wird durchschnittlich mit 54% (Median 50%) zugestimmt, dem Statement, dass das Unternehmen dank der CMNI einen höheren Umsatz erwirtschaftet jedoch nur mit 19% (Median 7%). Die Unternehmen scheinen daher eher auf einer nicht-finanziellen Ebene von der CMNI zu profitieren, weshalb die positive Umsatzentwicklung als möglicher Faktor, die eine positive Einschätzung der CMNI begünstigt, vermutlich keine starke Rolle spielt.

Vermutlich kann die Bedeutung der CMNI für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt am besten mit den Worten von Attila Bencsik, dem Geschäftsführer der ungarischen Fluvius Schifffahrts und Speditions GmbH, umschrieben werden:

„So ist die Bedeutung der Übereinkunft, in der heutigen Version, eher theoretisch, in der Praxis bedeutet das beinahe keinen Wettbewerbsvorteil. Davon abgesehen ist das Vorhandensein (der CMNI) doch wichtig, weil der Samen für ein europäisches Übereinkommen gelegt ist, der jedoch in vielen Punkten verbesserungswürdig ist bzw. ausgedehnt werden muss. Es ist immer leichter einen bereits vorhandenen Vertrag abzuändern, als einen neuen zu schaffen.“⁸

5.1.4. Schlussfolgerung für die Forschungsfrage 1

Was bedeuten diese Erkenntnisse für die Beantwortung der Forschungsfrage?

Die Binnenschifffahrt ist kein sehr optimistischer Verkehrsträger. Alle drei Aussagen wurden sowohl im Mittel als auch im Median mit ca. 50% bewertet. Osteuropäische Unternehmen sind eher der Meinung als westeuropäische, dass die Binnenschifffahrt in den letzten fünf Jahren

⁸ Übersetzung aus dem Ungarischen von Gabor Engel

wettbewerbsfähiger wurde, und auch weiterhin wettbewerbsfähiger wird. Dieser Optimismus gilt jedoch nicht für die CMNI. Unternehmen aus dem östlichen Teil der EU bewerten das Potenzial der CMNI zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit niedriger als westeuropäische Reedereien. .

In der Binnenschifffahrt gilt gemeinhin: Je größer ein Unternehmen desto optimistischer. Auch die CMNI wird ab einer mittleren Unternehmensgröße eher als Wettbewerbsunterstützung gesehen.

Insgesamt kann der Forschungsfrage nicht ausnahmslos zugestimmt werden. Zu klein sind die finanziellen Vorteile der Unternehmen durch die CMNI, zu überfällig war die Erstellung der CMNI im Hinblick auf die Situation der anderen Verkehrsträger.⁹

Vermutlich sind daher andere Faktoren für die Verlagerung von Gütern auf das Binnenschiff verantwortlich. Maßnahmen - wie die Modernisierung der Häfen, die Beseitigung von nautischen Engpässen und die Subvention von Binnenschifftransporten, werden vermutlich eher zu konkreten Transportverlagerungen auf die Donauwasserstraße führen. Zweifellos sind all diese Maßnahmen ohne internationale Regelungen wie die CMNI zwecklos, da besonders in kleinen Ländern wie Österreich aber auch in größeren wie Deutschland fast alle Binnenschifffahrtstransporte internationale Transporte sind.¹⁰

⁹ Vgl. Expertengespräch mit Hon. Prof. Dr. Spera

¹⁰ Vgl. Jaegers (2007), S. 141 f

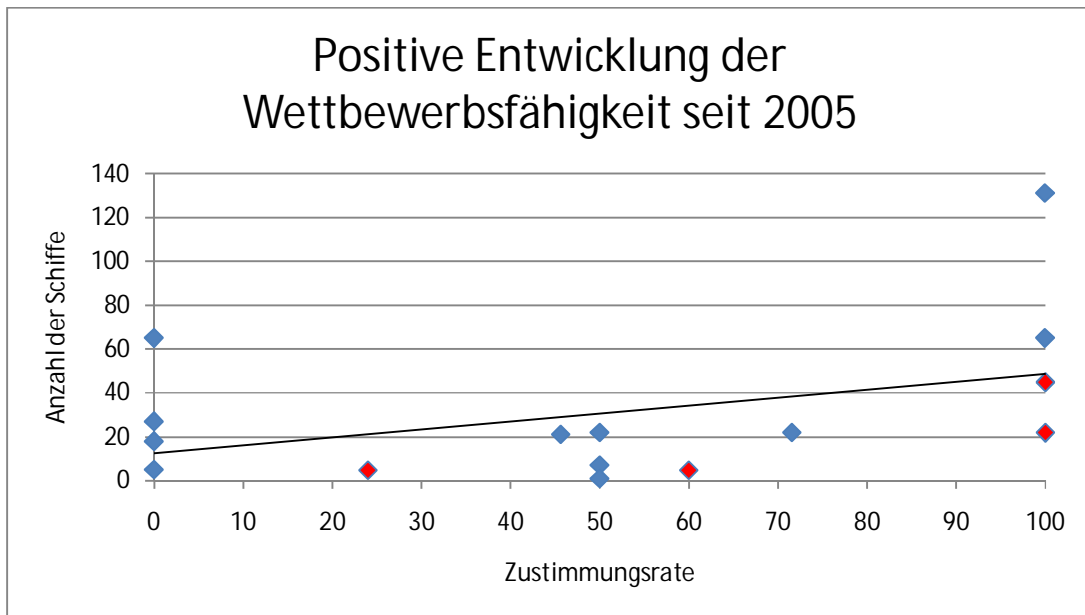


Abbildung 19 Es ist ein signifikanter schwacher Zusammenhang zwischen Unternehmensgröße, Unternehmenssitz in Osteuropa und einer positiven Einschätzung der Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zur Situation vor fünf Jahren festzustellen. (Rot = Osteuropa, Blau = Westeuropa)

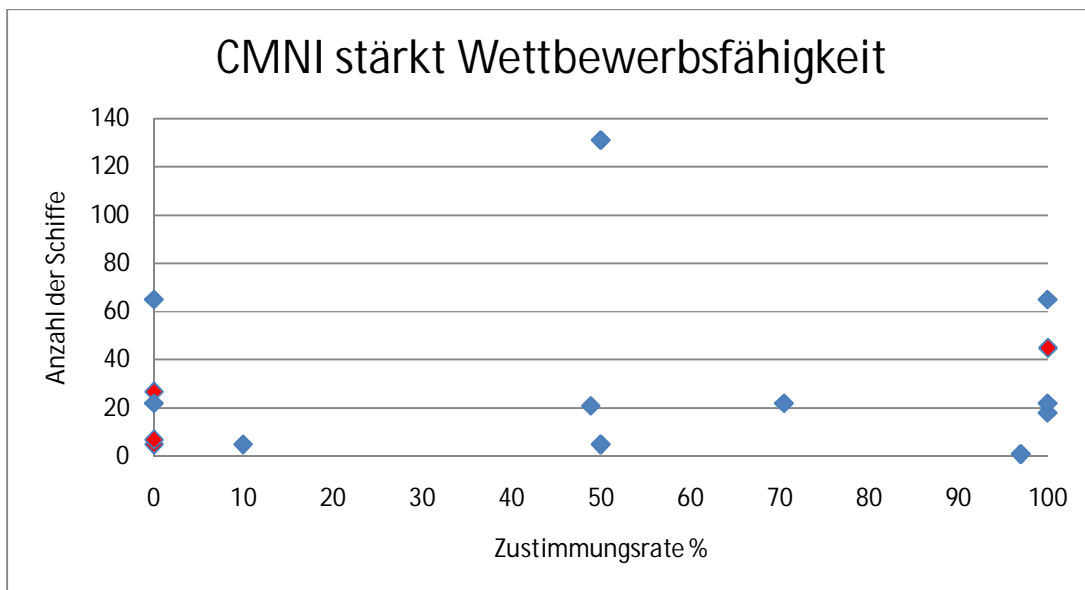


Abbildung 20 Die Unternehmensgröße und der Unternehmenssitz spielen praktisch keine Rolle bei der Zustimmung zur Aussage über die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch die CMNI. (Rot = Osteuropa, Blau = Westeuropa)

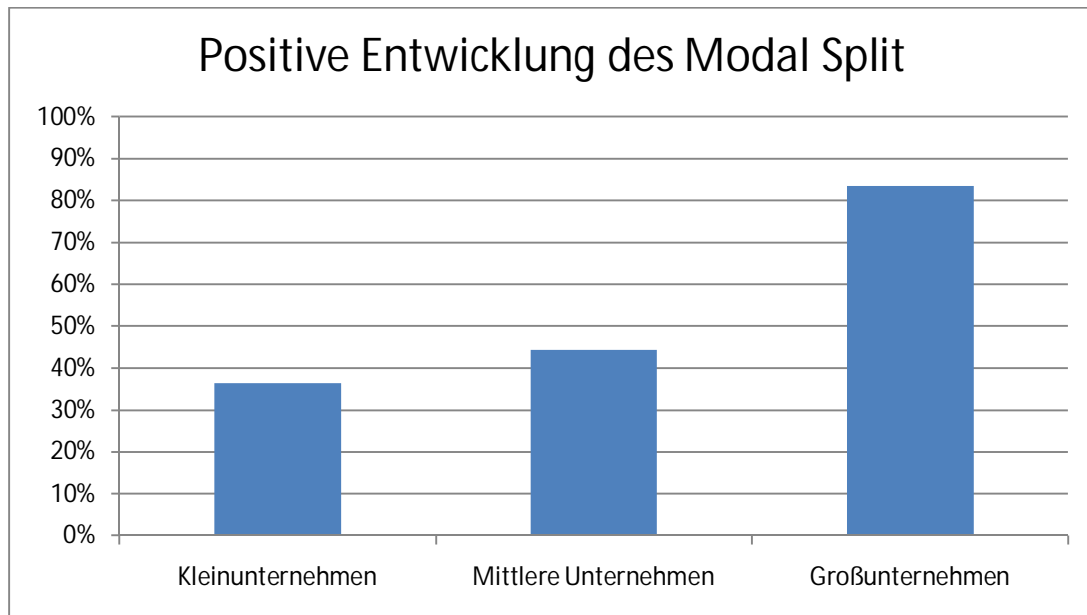


Abbildung 21 Je größer ein Unternehmen ist, desto eher sieht es die Entwicklung des Modal Split im Laufe der nächsten fünf Jahre positiv. Unternehmen in Osteuropa bewerten diese These ebenfalls höher

5.2. Forschungsfrage 2

Die Forschungsfrage 2 lautete: Verfügen Länder, die die CMNI ratifiziert haben, über einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Staaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben? Auch diese Forschungsfrage wurde mittels dreier Hypothesen überprüft. Der Fokus lag bei der Betrachtung der Situation von Österreich und Serbien, neben der Ukraine den zwei Donauländern, die die CMNI zum Zeitpunkt der Umfrageerstellung noch nicht unterzeichnet hatten. Serbien ratifizierte die Konvention schließlich am 1. November 2010 kurz nach dem Beginn der Befragung. Die Umfrage bezieht sich daher auf die Situation vor dem 1. November.

5.2.1. Die Binnenschifffahrt ist in den Donau-Anrainerstaaten wettbewerbsfähiger, die die CMNI unterzeichnet haben.

Unternehmen aus West- und Osteuropa sind circa gleichermaßen der Meinung, dass die CMNI keine große Rolle bei der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt spielt. Im Durchschnitt wurde die Aussage mit 44,1% (Median 50%) bewertet. Osteuropäische Unternehmen bewerteten sie im Durchschnitt mit 38,5% (Median 35%), westeuropäische setzten den Wert durchschnittlich mit 46% (Median 50%) an.

Interessant ist die Betrachtung der Bewertungsunterschiede nach Unternehmensgröße. Es zeigt sich, dass kleine Unternehmen die Hypothese mit einer Durchschnittsbewertung von 22,2% (Median 7%) absolut ablehnten, große Unternehmen mit durchschnittlich 33,33% (Median 0%) ebenfalls eine eher negative Einschätzung teilten, mittlere Unternehmen die positivsten Bewertungen abgaben, und die Hypothese mit 61,84% (50%) leicht positiv bewerteten. Unklar ist bei der Betrachtung dieser Daten jedoch, warum große Unternehmen nicht dem Trend folgten, sondern mit wachsender Größe wiederum negativere Bewertungen abgaben.

Um diese Frage zu beantworten, betrachten wir wiederum den Einfluss des Umsatzes anhand der Umsatzhypothese: „Dank der CMNI ist unser Umsatz heute größer, als er es ohne der Konvention wäre.“

Auffallend ist, dass Unternehmen mit einer positiven Einschätzung der Wettbewerbshypothese, häufiger angaben, dank der CMNI einen höheren Umsatz zu erwirtschaften. Die Korrelation

zwischen diesen beiden Hypothesen beträgt 82,6% (einseitige Signifikanz $4,04754E - 05$). Wenn wir betrachten, welche Unternehmensgrößen am meisten von der CMNI umsatzmäßig profitierten, wird ersichtlich, dass mittlere Unternehmen auch in diesem Fall die Unternehmen sind, die die Umsatz-Hypothese am höchsten bewerteten, wobei absolut gesehen die durchschnittliche Bewertung mit 30% natürlich keine hohe Wertung bedeutet. Generell wird die Umsatzhypothese daher quer durch alle Unternehmensklassen abgelehnt. Denn augenfällig ist die CMNI für die meisten Unternehmen eben kein Umsatzstimulus. Die mittlere Unternehmensgröße ist angesichts dieser Daten nicht der alleinige Faktor, der die Aussage nach der größeren Wettbewerbsfähigkeit von CMNI-Mitgliedern begünstigt. Ob jedoch hier eine Scheinkorrelation vorliegt und die positive Umsatzentwicklung der kausale Faktor ist, kann ebenfalls nicht behauptet werden. Möglicherweise begünstigt die Einführung der CMNI vor allem mittlere Unternehmen, vielleicht haben diese vor dem im Kraft treten am meisten vom nicht Vorhandensein der Konvention gelitten, was wiederum bedeuten würde, dass die mittlere Unternehmensgröße der kausale Faktor für die positivere Bewertung dieser Hypothese ist.

Eine weitere Kategorie, deren Betrachtung bei der Analyse dieser Hypothese Sinn ergibt, ist der Bewertungsunterschied von Unternehmen aus CMNI-Mitgliedsstaaten und Nicht-Mitgliedsstaaten. Da keine serbischen und ukrainischen Unternehmen in der Stichprobe vorhanden sind, stellen die österreichischen Unternehmen die einzigen Firmen aus einem Nicht-Mitgliedsland dar. Ein Grund, besonders diese Firmen näher unter die Lupe zu nehmen.

Unternehmen aus CMNI-Vertragsstaaten sind sich tendenziell unsicher, ob Vertragsstaaten einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Nicht-Vertragsstaaten haben. Sie bewerteten diese Hypothese mit durchschnittlich 58,9% (Median 51%). Österreichische Unternehmen dagegen waren mit einer Durchschnittsbewertung von 11% (Median 0%) überraschend deutlich der Meinung, dass die Ratifikation eines Staates keinen Wettbewerbsvorteil für diesen Staaten bedingt. Möglicherweise weil die Nicht-Ratifikation Österreichs in der Praxis diesen Unternehmen nur geringe Probleme bereitet, da die CMNI größtenteils trotzdem angewendet werden muss. Ob dem tatsächlich so ist, wird bei der Betrachtung der übernächsten Hypothese untersucht.

5.2.2. Wir führen oft Transporte zwischen Österreich und Serbien durch.

Die CMNI muss auf allen Donau-Strecken angewendet werden, nur nicht beim Transport zwischen zwei Nicht-Vertragsstaaten, wie es Österreich und Serbien bis zum 1. November 2010 waren. Diese Untersuchungsfrage untersucht, ob die Transportstrecke Österreich-Serbien, für die befragten Unternehmen, überhaupt eine Relevanz besitzt. Wenn nicht, würde der Beitritt Österreichs zur CMNI der Republik kaum Vorteile bringen, da österreichische wie serbische Unternehmen - auch schon vor dem 1. November 2010 - auf allen anderen Donau-Strecken - bis auf Transporte zwischen Österreich und der Ukraine - die Konvention sowieso anwenden müssen.

Überraschenderweise zeigte die Auswertung, dass die Strecke Österreich-Serbien durchaus Relevanz besitzt. Durchschnittlich wird die Aussage von den Unternehmen mit 58,3% (Median 50%) bewertet. Das bedeutet, dass die Strecke zwar keine sehr hohe Relevanz besitzt, jedoch auch, dass sie für die Reedereien nicht gänzlich unbedeutend ist. Insgesamt geben nur 18,75% der Unternehmen an, diese Strecke nie zu befahren. Unerwartet ist auch, dass es praktisch keinen nennenswerten Unterschied zwischen ost- und westeuropäischen Unternehmen in dieser Frage gibt.

Die Transportstrecke Österreich-Serbien ist für mittlere Unternehmen am bedeutendsten. Diese Klasse bewertet die Bedeutung der Strecke im Mittel mit 76,6% (Median 86,45). Großunternehmen bewerten die Bedeutung im Schnitt mit 50% (Median 50%) und kleine mit 34% (Median 22%).

Wie erwartet sind es österreichische Unternehmen, die am häufigsten Transporte zwischen ihrem Heimatland und Serbien durchführen. Die Bedeutung dieser Strecke wird mit durchschnittlich 94,6% (Median 100%) angegeben. Die restlichen Unternehmen bewerten sie mit 41,83% (Median 50%).

Die Auswertung der Daten zeigt, dass Transporte zwischen den Destinationen Österreich und Serbien für auf der Donau tätige Unternehmen nicht ungewöhnlich sind, und deshalb vor der Ratifikation Serbiens tatsächlich ein großes Rechtsunsicherheitspotenzial vorhanden war. Durch die Ratifikation Serbiens ist die Rechtsunsicherheit auf der Donau nur noch auf der Strecke

zwischen Österreich und der Ukraine vorhanden. Dieser Fall konnte in der Umfrage leider nicht nachgeprüft werden, wobei vermutet werden kann, dass die Daten zum Teil auf diese Transportstrecke umgelegt werden können.

5.2.3. Die Nicht-Ratifikation der CMNI durch Österreich und Serbien bereitet unserem Unternehmen Schwierigkeiten.

Osteuropäischen Unternehmen bereitete die ausstehende Ratifikation der beiden Länder kein Kopfzerbrechen. Im Mittel wurde diese Hypothese nur mit 18,25% bewertet (Median 11,5%). Westeuropäischen Unternehmen bereitete dieser Zustand schon eher Beschwerden, diese gaben durchschnittlich eine Bewertung von 49,4% an (Median 57%). Auffällig bei der Betrachtung dieser Gruppe ist die Festlegung auf Extremantworten. Der Hypothese wurde entweder vollkommen beigestimmt, oder nicht. Unternehmen, die sie neutral bewerteten, waren die Ausnahme. 50% gaben bei der Bewertung einen höheren Wert als 75% an, 42% dagegen bewerteten sie mit weniger als 25%. Unter letzteren Unternehmen befand sich auch die Mehrzahl der österreichischen Betriebe, die augenscheinlich keine große Mühe mit der Situation hatten. Insgesamt bewerteten die österreichischen Reedereien diese Aussage im Mittel mit 20,6% (Median 0%).

Hier vermutet der Autor, dass diese Zahlen auf einen Gewohnheitseffekt zurückzuführen sind. Österreichische Unternehmen waren die Hauptbetroffenen dieses Ratifikationszustands, weshalb dieser für sie eine alltägliche Situation war, auf die sie sich schon eingestellt hatten und für die die Reedereien gleichzeitig schon Lösungsmöglichkeiten entwickelt hatten. So wird in der Praxis die CMNI oft auch bei Transporten zwischen Nicht-Vertragsstaaten angewendet. Unternehmen aus Vertragsstaaten dagegen zerbrechen sich seltener den Kopf über die Frage, ob für einen Transport die CMNI nun verwendet wird, oder nicht. Wenn jedoch ein Transport dieser Art doch einmal eintritt, herrscht Unsicherheit, wie man in so einem Fall vorzugehen hat. Marie Curie sagte goldrichtig, *“Was man zu verstehen gelernt hat, fürchtet man nicht mehr“*; nicht anders scheint es mit der Furcht vor Rechtsunsicherheiten zu sein.

Mittleren Unternehmen bereitete die ausbleibende Ratifikation die größten Schwierigkeiten. 70,5% (Median 87,25%) betrug die durchschnittliche Bewertung dieser Größenklasse. Deutlich

geringer fiel die Bewertung durch Großunternehmen und Kleinunternehmen aus. Erstere bewerteten im Mittel mit 25% (Median 0%), letztere im Durchschnitt mit 5,2% (Median 0%). Dies bedeutet eine völlige Verneinung von Schwierigkeiten durch Kleinbetriebe, wegen der Nicht-Ratifikation. Warum gerade diese Unternehmensklasse diese Bewertung angibt, kann mithilfe einer genaueren Analyse der Daten leicht erklärt werden.

Wie im vorherigen Abschnitt gezeigt, wird die Frage nach der Bedeutung der Strecke von Kleinunternehmen zwar mit durchschnittlich 34% bewertet, bereinigt man jedoch die Klasse der Kleinunternehmen von österreichischen Unternehmen sinkt die durchschnittliche Bewertung auf 7,3% (Median 0%). Für Nicht-Österreichische Kleinunternehmen ist die Strecke Österreich-Serbien dementsprechend fast ohne Bedeutung und wie vorher dargestellt schienen und scheinen österreichische Unternehmen die Nicht-Ratifikation Österreichs sehr gelassen zu sehen, trotz der potenziellen Schwierigkeiten die dieser Ratifikationsstand Transporten auf der Strecke Österreich-Serbien bereitet. Diese Faktoren ergeben schließlich die geringe Bewertung der untersuchten Hypothese.

5.2.4. Schlussfolgerung für die Forschungsfrage 2

Verfügen CMNI-Vertragsstaaten nun über einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Staaten welche die Konvention noch nicht ratifiziert haben?

Betrachten wir zuerst die Faktenlage: Der Artikel 2 des 1. Kapitels der CMNI regelt, dass dieses Übereinkommen auf alle Frachtverträge anzuwenden ist, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Diese Regelung bedeutet in der Praxis, dass es seit der Ratifizierung der Konvention durch Serbien am 1. November 2010 auf der Donau nur noch eine einzige Transportstrecke gibt, die Strecke Ukraine-Österreich, die nicht unter die Anwendung der CMNI fällt. In weiterer Folge würde eine Ratifizierung durch die beiden Staaten wenig an der bisherigen Situation der Binnenschifftransporte an der Donau ändern. Es kann deshalb argumentiert werden, dass der Nutzen der Konvention mit jeder weiteren Ratifikation sinkt, da dadurch die Anzahl der Fälle in denen die Konvention nicht gilt, verkleinert wird. Wohl deshalb sind österreichische Unternehmen mehrheitlich der Meinung,

dass ihnen die Nicht-Ratifikation kaum Schwierigkeiten bereitet, obwohl sie eigentlich die Hauptbetroffenen der derzeitigen Sachlage sind. Deutlich wird diese Situation am Beispiel der österreichischen Panta Rhei Befrachtungs und Speditions GmbH. Ungeachtet der offiziellen österreichischen Binnenschiffahrtspolitik wendete dieses Unternehmen die CMNI schon vor deren in Kraft treten 2005 als AGB für alle Transporte an.¹¹ Dies ist problemlos möglich, solange die Regelungen der CMNI nicht im Widerspruch zum österreichischen Recht bzw. zum nationalem Recht eines anderen Nicht-Mitglieds stehen.¹² Die Versäumnisse der Politik werden von den Marktteilnehmern augenscheinlich einfach umgangen.

Wie die Ergebnisse der Befragung zeigten, haben Unternehmen aus CMNI-Vertragsstaaten sehr gegenteilige Meinungen über die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch die CMNI. Deshalb kann gefolgert werden, dass der Markt keine eindeutige Meinung über den Wettbewerbsvorteil durch die CMNI hat.

¹¹ Kommentar Marc Mützel

¹² Vgl. Holland (2007), S. 33

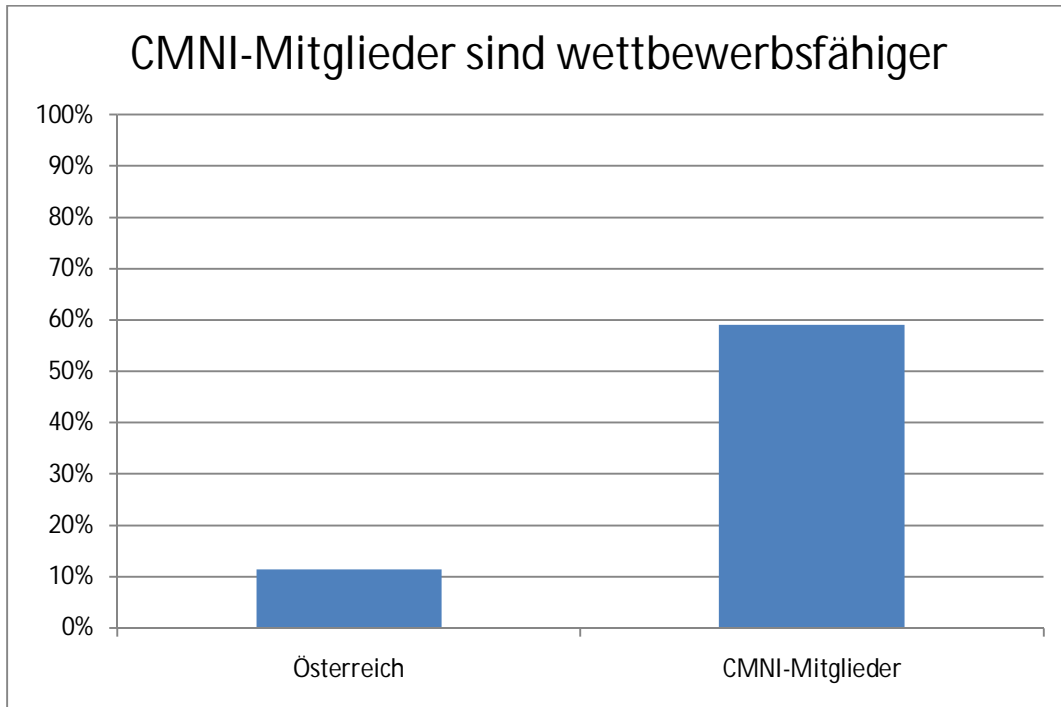


Abbildung 22 CMNI-Mitglieder stimmen dieser Aussage signifikant stärker zu als Nicht-Mitglieder

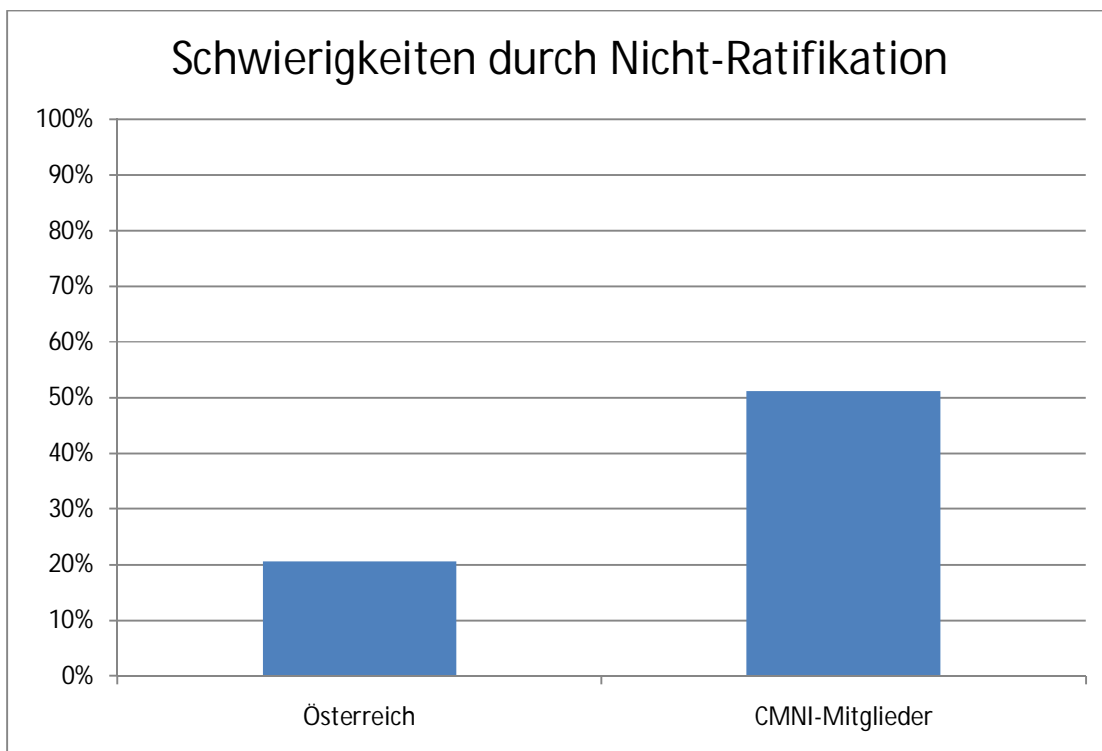


Abbildung 23 Nicht-Mitglieder scheinen weniger Schwierigkeiten mit der Nicht-Ratifikation ihres Landes haben (Korrelation 0,34)

5.3. Forschungsfrage 3

Die letzte Forschungsfrage dient der Erstellung eines Profils des Unternehmenstyps, der am meisten von der CMNI profitieren. Desweiteren wird versucht zu analysieren, in welcher Hinsicht die Unternehmen profitieren.

5.3.1. Unser Unternehmen begrüßt das Bestehen der CMNI

Die Unterzeichnung der Konvention wurde von den Vertretern der Transportindustrie vor 10 Jahren europaweit begrüßt,¹³ da die CMNI vor allem der Wirtschaft zugutekommen und Rechtssicherheit schaffen sollte.¹⁴ Es ergibt daher Sinn, das Meinungsbild zur CMNI circa. eine Dekade nach der Unterzeichnung und fünf Jahre nach dessen Erlangung der Wirksamkeit aufzuzeigen. Es zeigt sich, dass die Konvention von der Mehrzahl der Unternehmen noch immer befürwortet wird, großen und kleinen Reedereien jedoch teils eine dramatisch gegensätzliche Meinung zur CMNI haben.

Alles in allem wird diese Hypothese durchschnittlich mit 68,5% (Median 95,3%) bewertet. Es gibt keinen nennenswerten Bewertungsunterschied zwischen einem östlichen und einem westlichen Unternehmenssitz und auch nicht zwischen der Bewertung von Unternehmen aus CMNI-Vertragsstaaten und Nicht-Vertragsstaaten.

Kleine Unternehmen begrüßen das Bestehen der CMNI mit 38,6% (Median 25%) am wenigsten. Unternehmen aus der mittleren Größenklasse bewerten die Hypothese mit durchschnittlich 79,25% (Median 100%), Großunternehmen setzen den Wert mit 93,3% im Durchschnitt höher ein, der Medianwert ist jedoch mit 95,3% sogar niedriger, als der Medianwert der mittleren Unternehmen. Die Korrelationsanalyse zeigt jedenfalls nur einen schwachen signifikanten Zusammenhang von 29,2% zwischen ansteigender Unternehmensgröße und der Zustimmung zu dieser Hypothese (einseitige Signifikanz 0,1360).

¹³ Vgl. Wieske (2003), S. 384

¹⁴ Vgl. Czerwenka (2001), S.284

5.3.2. Dank der CMNI ist unser Umsatz heute größer, als er es ohne der Konvention wäre.

Die Aufgabe der CMNI ist hauptsächlich die Erreichung von Rechtssicherheit beim innereuropäischen Binnenschiffahrtstransport. Es stellt sich die Frage, ob die positiven Reize der CMNI ausreichen, um einen positiven Einfluss auf den Umsatz der Reedereien haben zu können.

Kein einziges der befragten Unternehmen gab bei der Bewertung einen höheren Wert als 50% an. Im Durchschnitt wurde diese Hypothese mit 17,8% (Median 4%) bewertet. Sowohl ost- als auch westeuropäische Unternehmen waren sich übereinstimmend einig, dass die CMNI keinen oder kaum einen positiven Einfluss auf den Umsatz hat. Interessant ist, dass Unternehmen aus Österreich, einem Nicht-Vertragsstaat, die Hypothese durchschnittlich nur mit 0,8% (Median 0%) bewerteten und damit vollkommend ablehnten, während Unternehmen aus Vertragsstaaten der Hypothese zwar ebenfalls nicht zustimmten, sie jedoch im Durchschnitt mit 26,4% (Median 29%) signifikant leicht höher bewerteten (Korrelation 58,27%, einseitige Signifikanz 0,0089%).

Wie in 5.2.1 dargestellt gaben Mittelunternehmen im Durchschnitt (26,4%) und im Median (39,13%) die höchsten Bewertungen bei dieser Hypothese ab. Großunternehmen bewerteten die Aussage im Durchschnitt mit 16,67% (Median 4%), Kleinunternehmen mit 6,6% (Median 4%). Welche Gründe für die leicht positivere Bewertung durch Mittelunternehmen verantwortlich sind, ist ein Fall von Spekulation. Mögliche Gründe können im Abschnitt 5.1.1 nachgelesen werden. Trotz der Bewertungsunterschiede zwischen den Größenklassen zeigt sich, dass keine Unternehmensklasse finanziell durch die CMNI profitiert hat. Die CMNI ist offensichtlich kein Umsatzstimulus.

5.3.3. Unser Unternehmen profitiert von der CMNI

Auch diese Hypothese wird sehr neutral bewertet. Durchschnittlich gaben die Unternehmen eine Bewertung von 54% (Median 50%) ab. Unterschiede zwischen östlichen und westlichen Unternehmen und Unternehmen aus Nicht-Mitglieds- und Mitgliedsstaaten in der Höhe der Bewertung sind kaum vorhanden.

Auffallender sind die Unterschiede beim Vergleich der Größenklassen. Laut der Umfrage profitierten Kleinunternehmen am wenigsten von der CMNI und schätzten sie durchschnittlich mit 23,4% (Median 10%) nicht sehr hoch ein. Die Bewertung durch die Großunternehmen war mit 58,33% (Median 50) schon positiver. Die positivste Bewertung gaben im Durchschnitt auch hier die mittelgroßen Unternehmen ab, die sie im Durchschnitt mit 74,18% (Median 76,9%) bewerteten.

5.3.4. Ich bin über den Inhalt der Konvention gut informiert

Man möchte annehmen, dass die Kenntnis über eine komplizierte Konvention wie die CMNI bei großen Unternehmen ausgeprägter ist als bei kleinen Unternehmen. Die Korrelationsanalyse zeigte jedoch keinen Zusammenhang zwischen Unternehmensgröße und Kenntnis an. In Summe enthüllt sich, dass die meisten Umfrageteilnehmer ihr Wissen über die Konvention als hoch einschätzen. Der Durchschnittswert dieser Frage betrug 76,6% (Median 91,37%). Ein mehr an Wissen über die Konvention hat außerdem keinen Einfluss auf die Stärke der Befürwortung.

5.3.5. Schlussfolgerung für die Forschungsfragen 3

Insgesamt wird die CMNI von der Mehrzahl der Unternehmen begrüßt. Auffällig ist, dass weit mehr Unternehmen angeben, die CMNI zu begrüßen, als von ihr tatsächlich zu profitieren. Unternehmen, die angeben von der CMNI zu profitieren, scheinen desweiteren kein Profitieren im finanziellen Sinne zu meinen, da die Unternehmensangaben deutlich machten, dass die CMNI fast keine positive Auswirkung auf die Umsatzentwicklung hat.

Ob die geografische Lage des Unternehmenssitzes Auswirkungen auf das Profitieren eines Unternehmens von der CMNI hat, kann klar verneint werden. Osteuropäische und westeuropäische Unternehmen, sowie Unternehmen aus CMNI-Mitgliedsstaaten und Nicht-Mitgliedsstaaten begrüßen die Konvention und profitieren von ihr gleichermaßen. Auffällig ist nur, dass österreichische Unternehmen angeben, sogar signifikant noch weniger als Unternehmen aus CMNI-Mitgliedsstaaten von der CMNI umsatzmäßig zu profitieren.

Spielt die Unternehmensgröße eine Rolle und profitieren große Schifffahrtsunternehmen mehr von der CMNI als kleine Reedereien und die Partikuliere? Auf den ersten Blick „Ja“! Es gibt

einen signifikanten Unterschied zwischen kleinen Reedereien und mittleren sowie großen Unternehmen. Interessanterweise profitieren jedoch große Unternehmen weniger von der CMNI als mittlere Reedereien. Zwar begrüßen beide Unternehmensklassen die CMNI gleichermaßen, dennoch profitieren mittlere Unternehmen signifikant mehr von der CMNI, wobei es sich hier weniger um ein Profitieren im finanziellen Sinne handelt, wie es die Hypothese 8 (**5.3.2**) zeigt.

Wie schaut nun das Profil eines typischen Unternehmens aus, welches von der Konvention profitiert?

Die Unternehmensgröße scheint zum Teil eine positive Rolle zu spielen, wobei natürlich darauf hingewiesen werden muss, dass mittlere Unternehmen und nicht Großunternehmen die größten Profiteure sind.

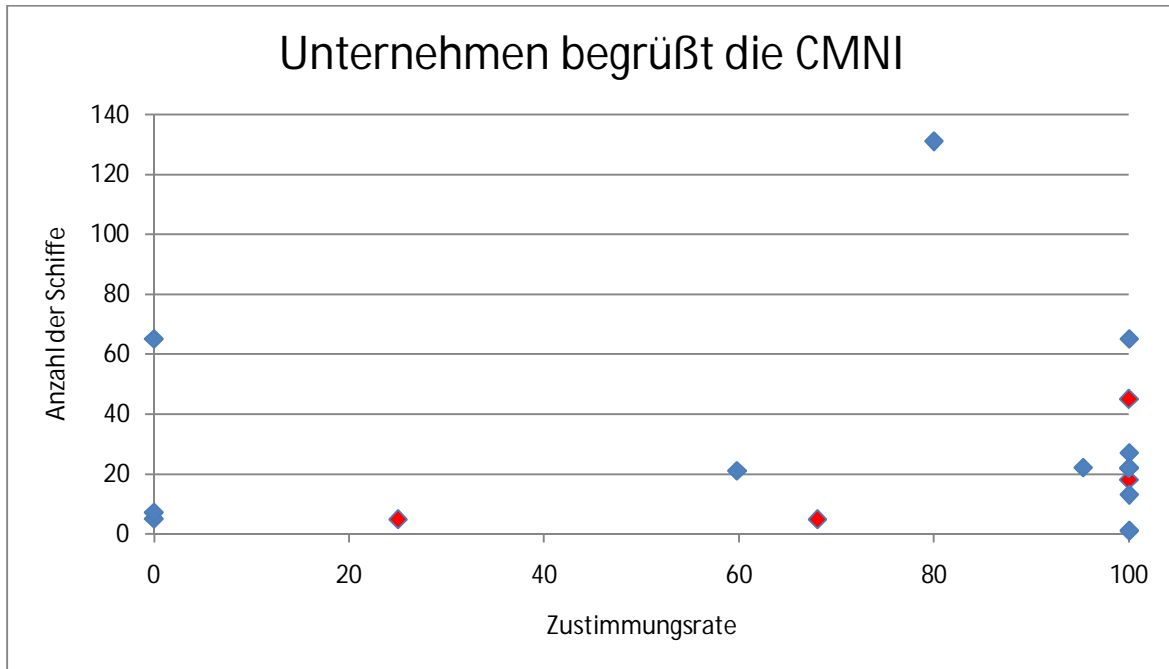


Abbildung 24 Je größer ein Unternehmen desto stärker begrüßt es die CMNI

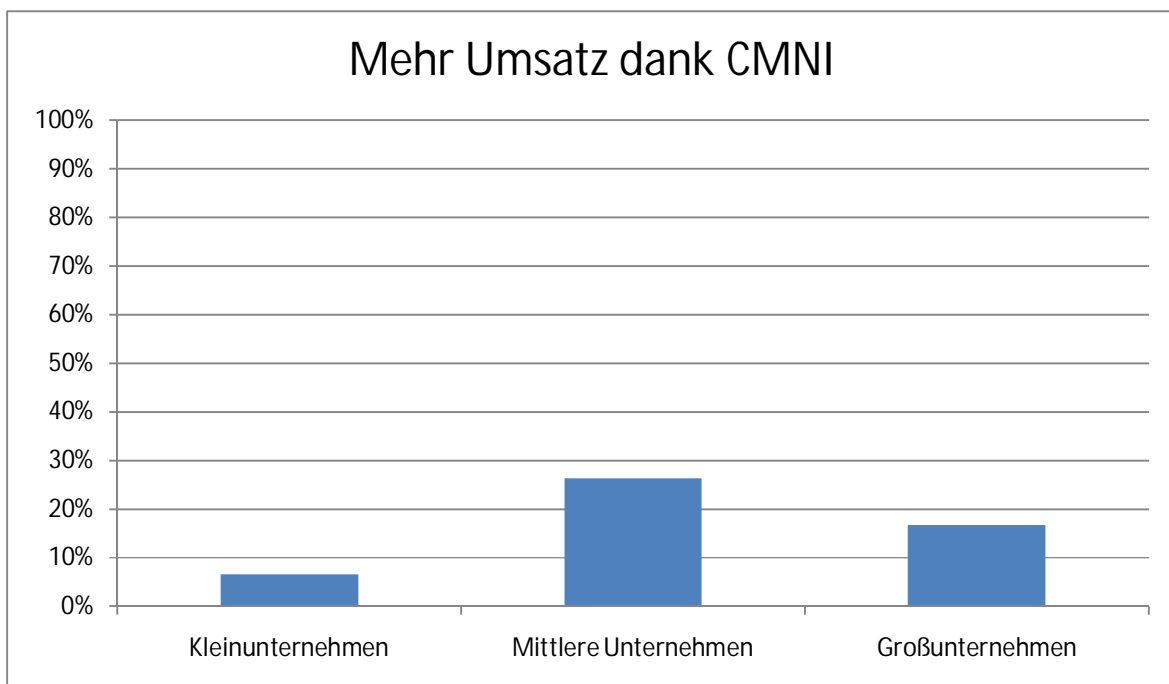


Abbildung 25 Mittlere Unternehmen profitieren umsatzmäßig am meisten von der CMNI. Insgesamt hat die CMNI kaum Auswirkungen auf den Umsatz

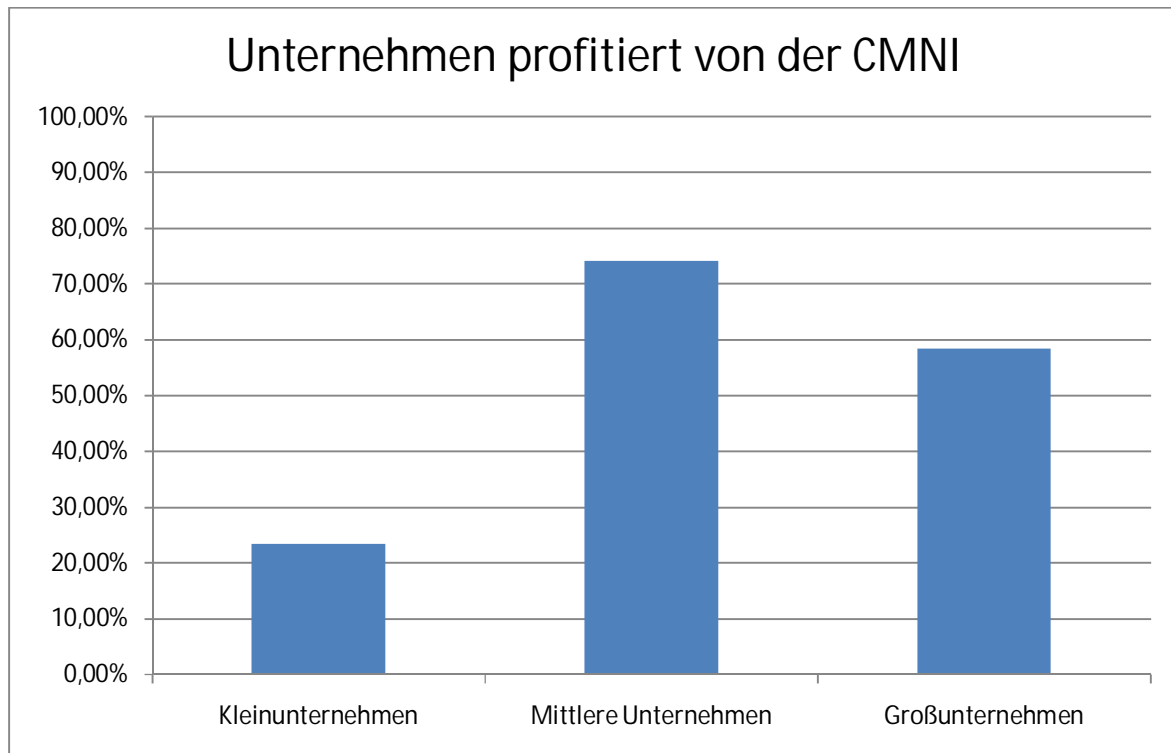


Abbildung 26 Mittlere Unternehmen profitieren am stärksten von der CMNI

6. Conclusio

Zum Abschluss werden die bedeutsamsten Punkte und Ergebnisse dieser empirischen Diplomarbeit zusammengefasst. Diese Arbeit sollte dabei helfen, das Potenzial der CMNI darzulegen und erforschen, ob dessen Anwendung in der Praxis den hoch gesetzten Ansprüchen gerecht wird. In weiterer Folge sollten Gründe für die Ratifizierung der Konvention durch Österreich dargelegt werden.

Das Wissen der Marktteilnehmer über die Konvention ist laut Eigenbekunden sehr hoch. Allgemein herrscht eine Zustimmung zu der Konvention, wobei der tatsächliche Wettbewerbsvorteil laut qualitativen und quantitativen Daten eher ein theoretischer ist. Die CMNI selbst ist zwar ein wichtiger Baustein aber kein Wundermittel, das alleine die Binnenschifffahrt zu neuen Höhen tragen kann. Sie war eine längst überfällige Maßnahme, die jedoch nur im Bündnis mit einer Vielzahl weiterer Handlungen die Binnenschifffahrt weiterbringen wird. Dieser Umstand ist den Marktteilnehmern durchaus bewusst.

Eine Betrachtung der Faktenlage zeigt deutlich, dass die europäische Binnenschifffahrt mit zwei sehr mächtigen Verkehrsträgern, der Straße und der Schiene, in Konkurrenz steht. Will sie in Zukunft ihren Anteil am Verkehrsaufkommen erhöhen, ist im Laufe der nächsten Jahre die Etablierung vieler richtungsweisender, Maßnahmen wie die Modernisierung der Häfen, die Beseitigung von nautischen Engpässen, die Erhöhung der Subvention von Binnenschifftransporten sowie vor allem eine bessere Interessensvertretungsarbeit nötig. Dies ist ein besonders wichtiger Punkt, da die Binnenschifffahrt in der öffentlichen Wahrnehmung als moderner Verkehrsträger praktisch nicht existent ist. Auch in der Verkehrspolitik scheint sie einen schweren Stand zu haben. Im Ausbauplan der Bundesverkehrsinfrastruktur 2011-2016 wird der Begriff Straße 20-mal erwähnt, Schiene 29-mal und die drei Begriffe Binnenschifffahrt, Schiff und Wasserstraße zusammen insgesamt nur viermal.¹⁵

Ob Österreich die CMNI in naher Zukunft ratifizieren wird, ist ungewiss. Empfiehlt diese Arbeit nun eine Ratifikation? Diese Frage kann nach Durchleuchtung der Ergebnisse mit „Ja“ beantwortet werden, gleichwohl sie im Maßnahmenkatalog für die Binnenschifffahrt nicht an erster Stelle stehen muss. Durch die Ratifikation Serbiens im November 2010 existiert entlang

¹⁵ Bmwit (2010b)

der Rhein-Main-Donau Wasserstraße nur noch eine einzige Verbindung an der die CMNI nicht zwingend vorgeschrieben ist und z.B. mit den Regelungen des Bratislaver Abkommens gefahren werden kann. In der Praxis haben sich die Unternehmen an diese Situation gut angepasst. So wird die CMNI auch von österreichischen Unternehmen verwendet. Das bedeutet, dass eine Ratifikation nicht viel an der Gesamtsituation für österreichische Unternehmen ändern dürfte. Sie wäre jedoch ein starkes Symbol für die Binnenschifffahrt und wahrscheinlich mit wenig Aufwand durchführbar.

In jedem Ende liegt ein neuer Anfang, weshalb vor dem Abschluss der vorliegenden Arbeit ein Vorschlag für eine interessante weitere Forschungsarbeit mit Bezug zur CMNI gegeben werden soll.

Es wurde von manchen Unternehmen deutlich gemacht, dass die CMNI als vorläufiger Kompromiss gesehen wird, der in nächster Zeit weiterentwickelt und verändert werden sollte. Dieser Umstand wird auch vom Transportrechtsexperten Hon. Prof. Spera angeführt, wobei er die Konvention zum heutigen Zeitpunkt als noch zu jung ansieht, um sie revidieren zu lassen.¹⁶ Weitere Arbeiten im Themenfeld CMNI, könnten jedoch durchaus versuchen zu klären, welche Punkte der CMNI möglicherweise überarbeitungs- oder ergänzungswürdig sind.

¹⁶ Vgl. Expertengespräch mit Hon. Prof. Dr. Spera

Abstract

The title of this diploma thesis is as follows: CMNI in theory and its practical implementation in the Danube region. CMNI stands for “Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway.” This convention was adopted in a diplomatic conference in 2000. It entered into force in the year 2005. So far, it has been ratified by 15 European countries. All countries with connection to the Danube River, except Austria and the Ukraine, have ratified the CMNI until January 2011. The goal of this convention is to set up unified regulations for the carriage of goods by inland waterways.

After a short introduction of some terms concerning inland navigation, the thesis gives a summary of the convention’s content. After these theoretical chapters the thesis analyzes and evaluates the effect of the CMNI on the market situation of inland navigation companies which are operating in the Danube region.

The results of the empirical analysis of 16 transportation companies, with place of business in the EU and operating on the Danube river, show that the CMNI is a convention with a more symbolic than practical or financial value. However, the CMNI has been past-due for decades. Thus the CMNI is seen as a seed towards a more unified law on carriage of goods by inland navigation. As a result of the researched findings, the thesis favors the ratification of the CMNI by Austria. Nevertheless, it is suggested that the convention can only be fruitful in combination with numerous measures, such as the modernization of harbors along the Danube, the elimination of nautical bottlenecks, an increase of subsidies and improved public relation work by the market participants.

Literaturverzeichnis

Bücher, Texte und Zeitschriften

Auswärtige Amt Deutschland (2010): Binnenschifffahrt, in: <http://www.auswaertiges-amt.de/diplo/de/Aussenpolitik/Weltwirtschaft/Verkehr/Binnenschifffahrt.html> (06.01.2011)

Blaue Seiten Online (2010): www.blaue-seiten.at (06.01.2011)

(BDB) Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (2007): CMNI tritt am 1. November 2007 für Deutschland in Kraft, in: <http://www.binnenschiff.de/aktuell/2007/meldung180907.htm> (06.01.2011)

Bauer (2009): Handbuch Verkehrsrecht, Wien 2009

Bloech J./Ihde G. (1997): Vahlens Großes Logistiklexikon, München

Bmvit (2002): Generalverkehrsplan Österreich, in: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvk.pdf> (06.01.2011)

Bmvit (2010a): Die Binnen- und Seeschifffahrt Österreichs 2010, in: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/binnen/downloads/euro_pdf.pdf (06.01.2011)

Bmvit (2010b): Ausbauplan Verkehrsinfrastruktur 2011-2016, in: <http://www.bmvit.gv.at/presse/archiv/1112infrastruktur/index.html> (02.01.2010)

Bmvit/Via Donau (2006): Nationaler Aktionsplan Donauschifffahrt Endbericht 2006, in: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/schifffahrt/downloads/napdonau_endbericht.pdf (06.01.2011)

Bmvit/Via Donau (2008): Nationaler Aktionsplan Fortschrittsbericht 2008, in: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/schifffahrt/downloads/napdonau_endbericht.pdf (06.01.2011)

Czerwenka (2001): Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI), in: Transportrecht 2001, Nr.7/8

Donaukommission (2010): Die Donaukommission, in: http://www.danubecommission.org/index.php/de_DE/index (18.01.2011)

(EBU) European Barge Union (2010): Gütertransporte mit Power, in: <http://www.ebu-uenf.org/> (06.01.2010)

EFIN-Gruppe (2004): Neuer Institutioneller Rahmen für die Europäische Binnenschifffahrt, in: http://www.ccr-zkr.org/Files/efin/r_efin_d.pdf (06.01.2011)

Europäische Kommission (2006): COMMUNICATION FROM THE COMMISSION ON THE PROMOTION OF INLAND WATERWAY TRANSPORT “NAIADES”, in: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0006:FIN:EN:PDF> (18.01.2011)

Europäische Kommission (2011): Glossar, in: http://ec.europa.eu/civiljustice/glossary/glossary_de.htm#Lex%20fori (18.01.2011)

Eur-Lex (2009): Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Straßenverkehr im Jahr 2020: Erwartungen der organisierten Zivilgesellschaft, in: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:277:0025:0029:DE:PDF> (06.01.2011)

Europa–Zusammenfassung der EU-Gesetzgebung (2006): Förderung des Binnenschiffverkehrs NAIADES, in: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124450_de.htm (18.01.2011)

Flottenkommando (2009): Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit Deutschlands, in: http://www.maritime-technik.de/dokumente/2009/Marine_Jahresbericht_202009.pdf (06.01.2011)

(GDV) Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2011): Konnossement, Schiffsfrachtbrief & Große Haverei, in: <http://www.tis-gdv.de/tis/taz/k/konnossement.htm> & http://www.tis-gdv.de/tis/taz/h/havarie_grosse.htm (06.01.2011)

Hacksteiner (2009): Implementation des Budapester Übereinkommens über den Vertrag für die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI), in: Transportrecht, 2009, Nr.4

Hartenstein (2007): Grenzüberschreitende Transporte in der Binnenschifffahrt, in: Transportrecht, 2007, Nr. 10

Holland (2007): Anwendungsvoraussetzungen der CMNI, in: Recht & Schifffahrt; 2007, Nr. 4

Ihde (2001): Transport, Verkehr, Logistik, 3. Aufl., München

(IWF) Internationaler Währungsfonds (2010): Factsheet - Special Drawing Rights, in: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm> (18.01.2011)

(DGTR) Deutsche Gesellschaft für Transportrecht (2006): Havarie-Grosse Regeln IVR und Kommentar, in: http://www.transportrecht.org/dokumente/Havarie_IVR.pdf (18.01.2011)

Hoeks (2010): Multimodal Transport Law, 1. Aufl., Alphen Aan den Rijn

Jaegers (2007): Zum Inkrafttreten der CMNI, in: Transportrecht, 2007, Nr.4

Kommission der Europäischen Gemeinschaft (2006): Mitteilung der Kommission über die Förderung der Binnenschifffahrt „NAIADES“, in: http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/schifffahrt/downloads/naiades_aktion.pdf (06.01.2011)

Kummer et al. (2006): Einführung in die Verkehrswirtschaft, 1. Aufl., Wien 2006

Kummer/Schramm/Sudy (2010): Internationales Transport- und Logistikmanagement, 1. Aufl., Wien 2010

Mannheimer Akte (2010): Urkunde der Mannheimer Akte, in: http://port-of-switzerland.ch/site/images/stories/bild_1136817296.jpg (18.01.2011)

Müller-Ehl (2008): Recht des nationalen und grenzüberschreitenden Straßengütertransports, Berlin 2008

Perez (1995): Die Freiheit der Schifffahrt gemäß der durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 geänderten Mannheimer Akte, in: Transportrecht, 1995, Nr.6, S.128-234

Pichler (1973): Die Donaukommission und die Donaustaaten: Kooperation und Integration, Band 8, Wien 1973

platina (2010): Platform for the implementation of NAIDES, in: www.naiades.info/downloads (06.01.2011)

Regner (2008): Das Binnenschifffahrtsrecht der EG, Salzburg 2008.

Spera (2002): Handbuch für die Güterbeförderung in den Außenwirtschaftsbeziehungen, Wien 2002

Spera, Svoboda (2006): Die Haftung des Beförderers im internationalen Güterverkehr, Wien 2006

Spiegel.de (2010): Schiffsunfall in den Niederlanden, in: <http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,724841,00.html> (18.01.2011)

Statistik Austria (2010a): Verkehrsstatistik 2008, in: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/binnenschifffahrt/index.html (18.01.2011)

Statistik Austria (2010b): Wasserumschlag der österreichischen Donauhäfen 2009, in: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/binnenschifffahrt/021957.html (06.01.2011)

Theoi (2010): Naiades, in: <http://www.theoi.com/Nymphe/Naiades.html> (18.01.2011)

UNECE (2006): Inventory of Main Standards and Parameters of the Waterway Network (Blue Book), in: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html> (06.01.2011)

(VBW) Verein für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (2010): Karte Europäische Wasserstraßen, in: <http://www.vbw-ev.de/download/w170a.gif> (06.01.2011)

Via Donau (2005): Handbuch der Donauschifffahrt, in: http://www.via-donau.org/fileadmin/group_upload/5/Wissen/Handbuecher/Handbuch_gesamt.pdf (06.01.2011)

Via Donau (2010a): Jahresbericht Donauschifffahrt 2009, in: http://www.via-donau.org/uploads/brochures_downloads/Jahresbericht_Donauschifffahrt_2009_DE.pdf (06.01.2011)

Via Donau (2010b): Güterverkehr im Donaukorridor und in Österreich – Verkehrsentwicklung bis 2009, in: http://www.donauschifffahrt.info/fileadmin/group_upload/7/Daten_und_Fakten/Statistiken/Korridoranalyse/Gueterverkehr_Donaukorridor_2009.pdf (06.01.2011)

Via Donau (2010c): Jahresbericht Donauschifffahrt 2009: Trotz Wirtschaftskrise 25.500 Tonnen pro Tag, in: [http://www.via-donau.org/index.php?id=225&tx_ttnews\[tt_news\]=854&tx_ttnews\[backPid\]=2096&cHash=35bf313064](http://www.via-donau.org/index.php?id=225&tx_ttnews[tt_news]=854&tx_ttnews[backPid]=2096&cHash=35bf313064) (06.01.2011)

Via Donau (2010d): Güterverkehrsentwicklung im österreichischen Donaukorridor, in: http://www.donauschifffahrt.info/daten_fakten/statistiken/analyse_donaukorridor (06.01.2011)

Via Donau (2010e): Wasserstraßenkarte Donau, in: http://www.donauschifffahrt.info/fileadmin/group_upload/7/Daten_und_Fakten/Verkehrswege_Donau/Wasserstrasse_150dpi_neu.jpg (06.01.2010)

Via Donau (2010f): Donau macht Schule, Wasserstraße – Wirtschaftsfaktor – Lebensraum, in: http://www.via-donau.org/uploads/brochures_downloads/DonauMachtSchule_Folder_2009_01.pdf (06.01.2010)

Via Donau (2010g): Licht und Schatten in den österreichischen Donauhäfen, in: http://www.via-donau.org/newsroom/aktuelles/news_detailansicht/nid/814/nptr/6/bp/109/ (06.01.2011)

Weisberg et al. (1996): An introduction to survey research, polling, and data analysis, 3rd Edition, California 1996

Wieske (2003a): Die Verwendung der Kapitel I bis VI der Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) als Modell europäischer Binnenschifffahrtsbedingungen, in: Transportrecht, 2003, Nr. 10

Wieske (2003b): TRANSPORTRECHT SCHNELL ERFASST, 1 Aufl. Bremen

Woehrling (2009): Chancen und Bedrohungen für die Rheinschifffahrt im heutigen Verkehrssystem und Rolle der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, in: Transportrecht, 2009, Nr.4, S.141

(ZKR) Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (2009): Europäische Binnenschifffahrt, Marktbeobachtung 2009, in: www.ccr-zkr.org (18.01.2011)

Rechtsquellen, Konventionen und Übereinkommen

Acte du Congrès de Vienne (1815): Acte du Congrès de Vienne du 9 juin 1815; DISPOSITIONS GÉNÉRALES, Navigation des rivières, in: http://www.histoire-empire.org/articles/congres_de_vienne/acte_du_congres_de_vienne_10.htm (18.01.2011)

Bratislavaer Abkommen (1990): Abkommen über die allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau, in: http://www.duv-regensburg.de/dokument/Bratislavaerabkommen_ger.pdf (20.02.2011)

CBRB (2002): CBRB-Transportbedingungen, in: <http://www.cbrb.nl/publicaties/28> (22.02.2011)

CMR (1956): Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr, in: www.unidroit.info/program.cfm?menu=instrument&file=instrument&pid=1&lang=en&do=fulltext (18.01.2011)

CIM (1999): Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), in: www.cit-rail.org/index.php?id=5 (18.01.2011)

CLNI (1988): Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt, in: <http://www.ccr-zkr.org/Files/clni/clni.pdf> (20.02.2010)

CMNI (2001): Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt, in: <http://www.admin.ch/ch/d/sr/i2/0.221.222.32.de.pdf> (18.01.2011)

COTIF (2010a) Protokoll vom 3 Juni 1999 betreffend die Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, in: http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/protocole-1999-d.pdf (18.01.2011)

COTIF (2010b): Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen, Beitritte und Inkrafttreten, in: http://www.otif.org/otif/defpdf/defpdf_2008/Prot-1999-ratifications_02_06_2008_fde.pdf (06.01.2011)

(CSG) Containersicherheitsgesetz (1996): Bundesgesetz über sichere Container (Containersicherheitsgesetz - CSG), in: <http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012651> (22.02.2011)

Donaukonvention (1946): Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, in: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/convention-de.pdf> (20.02.2011)

Donauschifffahrtsakte (1857): Donauschifffahrtsakte 1857, in: <http://www.landesarchiv-ooe.at/xbcr/SID-16EB9824-4F714DD4/Musealarchiv.pdf>, (18.01.2011)

(GGBG) Gefahrgutbeförderungsgesetz (1998): Gesamte Rechtsvorschrift für Gefahrgutbeförderungsgesetz, Fassung vom 22.02.2011, in: <http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012852> (22.02.2011)

(IVTB) Internationale Verlade- und Transportbedingungen (2009): Internationale Verlade- und Transportbedingungen in der Fassung von 2009, in: <http://www.transportrecht.org/dokumente/ivbt09.pdf> (22.02.2011)

Montrealer Abkommen (1999): Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, in: <http://www.admin.ch/ch/d/as/2005/4395.pdf> (18.01.2011)

Revidierte Rheinschiffahrtsakte (1831): Hinterlegung der Ratifikationsurkunde, in: http://www.ccr-zkr.org/Files/etatRatifications_de.pdf (18.01.2011)

(SchFG) Schifffahrtsgesetz (1997): Gesamte Rechtsvorschrift für Schifffahrtsgesetz, Fassung vom 22.02.2011, in: <http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012703> (22.02.2011)

SMGS (2010): Международная железнодорожная перевозка грузов в соответствии с CMГC/ Internationaler Eisenbahntransport in Übereinstimmung mit SMGS, in: <http://brokert.ru/material/zheleznodorozhnaya-perevozka-gruzov-smgs> (18.01.2011)

UNECE (2010): CMNI Mitglieder, in: http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html (06.01.2011)

UNIDROIT (2010): CMR Contracting states, in: <http://www.unidroit.info/program.cfm?menu=contractingstates&file=instrument&pid=1&lang=en&do=states> (18.01.2011)

Warschauer Abkommen (1929): Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, in: <http://www.admin.ch/ch/d/sr/i7/0.748.410.de.pdf> (18.01.2011)

Weser-Akte (1823): Wesserschiffahrtskommission, in: http://www.archive.nrw.de/LAV_NRW/jsp/findbuch.jsp?archivNr=1&id=0205&tektId=1445 (18.01.2011)

(WVO) Wasserstraßenverkehrsordnung (2005): Gesamte Rechtsvorschrift für Wasserstraßen-Verkehrsordnung, Fassung vom 22.02.2011, in: <http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004243> (22.02.2011)

Qualitative Fachgespräche und Mitteilungen

Expertengespräch mit Honorarkonsul Prof. Dr. habil rer.soc. oec. Kurt Spera am 6.10.2010 in Wien.

Kommentar des Geschäftsführers der Panta Rhei Befrachtungs und Spedition GmbH Marc Mützel

Anhang

A. CMNI Vertragstext

Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens - in Erwägung der Empfehlungen der Schlussakte der Konferenz für die Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975 für die Harmonisierung der Rechtsvorschriften im Interesse der Förderung des Verkehrs durch die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa -in Erkenntnis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einheitlicher Vorschriften über Verträge über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt - haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen und haben demgemäß Folgendes vereinbart :

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

In diesem Übereinkommen

1. bedeutet « Frachtvertrag » jeder Vertrag, gleichgültig wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern;
2. bedeutet « Frachtführer » jede Person, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender abgeschlossen worden ist;
3. bedeutet « ausführender Frachtführer » jede andere Person als ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers, welcher der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat;
4. bedeutet « Absender » eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist;
5. bedeutet « Empfänger » die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person;

6. bedeutet « Frachturkunde » eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag und die Übernahme oder das Verladen der Güter durch einen Frachtführer bewiesen wird und die in der Form eines Konnossementes oder eines Frachtbriefes oder jeder anderen im Handel gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird;

7. schließt der Begriff « Güter » weder geschleppte oder geschobene Schiffe noch Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen ein; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgerät zusammengefasst oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff « Güter » auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden; 8. schließt der Begriff "schriftlich", sofern die betroffenen Personen nichts anderes vereinbart haben, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann;

9. sind unter dem nach diesem Übereinkommen anzuwendenden Recht eines Staates die in diesem Staat geltenden Rechtsnormen unter Ausschluss derjenigen des Internationalen Privatrechts zu verstehen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen ist auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort maßgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert wurden.

(2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf Gewässern, die einer Seeordnung unterliegen, zum Gegenstand, so ist dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 anzuwenden, es sei denn,

- a) ein Seekonnossement ist nach dem anwendbaren Seerecht ausgestellt
oder
- b) die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässern zurückzulegende

Strecke ist die größere.

(3) Dieses Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff sowie ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers anzuwenden.

KAPITEL II

RECHTE UND PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN

Artikel 3

Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter

(1) Der Frachtführer hat die Güter zu befördern und fristgemäß am Ablieferungsort in demselben Zustand, in dem er sie erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern.

(2) Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, erfolgt die Übernahme der Güter und ihre Ablieferung im Schiff.

(3) Der Frachtführer bestimmt das zu verwendende Schiff. Er hat vor und bei Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand, fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannt ist und über die erforderlichen nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung der betroffenen Güter verfügt.

(4) Der Frachtführer darf, wenn die Beförderung mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart ist, die Güter ohne Zustimmung des Absenders nur dann ganz oder teilweise in ein anderes Schiff oder in ein Schiff anderen Typs verladen oder umladen, a) wenn Umstände wie etwa niedrige Wasserstände, Schiffszusammenstöße oder andere Schifffahrtshindernisse eintreten, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrags unvorhersehbar waren und die die Verladung oder Umladung der Güter zur Durchführung des Frachtvertrags erforderlich machen, und wenn der Frachtführer Weisungen des Absenders in angemessener Frist nicht erlangen kann, oder

b) wenn dies der Ortsübung in dem Hafen, in dem sich das Schiff befindet, entspricht.

(5) Der Frachtführer hat, vorbehaltlich der Pflichten des Absenders, sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befestigen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.

(6) Der Frachtführer ist nur dann befugt, Güter auf Deck des Schiffes oder in offenen Schiffen zu befördern, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels steht oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich ist.

Artikel 4

Ausführender Frachtführer

(1) Der zwischen einem Frachtführer und einem ausführenden Frachtführer abgeschlossene Vertrag im Sinne der Definition von Artikel 1 Nummer 1 ist als ein Frachtvertrag im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen. In Bezug auf diesen Frachtvertrag gelten alle den Absender betreffenden Bestimmungen für den Frachtführer und alle den Frachtführer betreffenden Bestimmungen für den ausführenden Frachtführer.

(2) Hat der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen, gleichviel, ob die Übertragung in Ausübung eines im Frachtvertrag eingeräumten Rechts oder nicht erfolgte, so haftet der Frachtführer dennoch für die gesamte Beförderung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.

(3) Der Frachtführer hat den Absender in jedem Fall zu unterrichten, wenn er die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer überträgt.

(4) Vereinbarungen mit dem Absender oder dem Empfänger, durch die der Frachtführer seine Haftung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens erweitert, wirken gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er ihnen ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat. Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen.

(5) Wenn und soweit sowohl der Frachtführer als auch der ausführende Frachtführer haften, haften sie als Gesamtschuldner. Rückgriffsrechte zwischen ihnen werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.

Artikel 5

Lieferfrist

Der Frachtführer hat die Güter innerhalb der vertraglich vereinbarten Frist oder, mangels einer solchen Vereinbarung, innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter

Berücksichtigung der Umstände der Schiffsreise und bei unbehinderter Schifffahrt vernünftigerweise zuzubilligen ist.

Artikel 6

Pflichten des Absenders

(1) Der Absender ist zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

(2) Der Absender hat dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftlich folgende Angaben über die zu befördernden Güter zu machen:

- a) Maß, Zahl oder Gewicht und Stauungsfaktor der Güter;
- b) Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
- c) Natur, besondere Merkmale und Eigenschaften der Güter;
- d) Weisungen für die zollrechtliche oder sonstige amtliche Behandlung der Güter;
- e) weitere für die Aufnahme in die Frachturkunde erforderliche Angaben.

Der Absender hat dem Frachtführer ferner bei Übergabe der Güter alle vorgeschriebenen Begleitpapiere zu übergeben.

(3) Der Absender hat die Güter, soweit deren Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass sie vor Verlust oder Beschädigung von der Übernahme bis zur Ablieferung durch den Frachtführer geschützt sind, und dass auch am Schiff oder an anderen Gütern keine Schäden entstehen können. Der Absender hat die Güter ferner unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung mit einer Kennzeichnung gemäß den anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten zu versehen.

(4) Vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten hat der Absender die Güter zu laden und nach Binnenschifffahrtsbrauch zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.

Artikel 7

Gefährliche oder umweltschädliche Güter

(1) Sollen gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden, so hat der Absender den Frachtführer vor Übergabe der Güter zusätzlich zu den Angaben nach Artikel 6 Absatz 2 auf die den Gütern innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken und die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen schriftlich und deutlich hinzuweisen.

(2) Bedarf die Beförderung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter einer Bewilligung, so hat der Absender die erforderlichen Dokumente spätestens bei Übergabe der Güter zu übergeben.

(3) Können gefährliche oder umweltschädliche Güter mangels einer behördlichen Zustimmung nicht weiterbefördert, gelöscht oder abgeliefert werden, so trägt der Absender die Kosten des Rücktransports, wenn der Frachtführer die Güter zum Ladehafen oder einem näher liegenden Ort, wo sie gelöscht und abgeliefert oder entsorgt werden können, zurückbefördert.

(4) Besteht eine unmittelbare Gefahr für Menschenleben, Sachen oder die Umwelt, so ist der Frachtführer, auch wenn er vor Übernahme der Güter auf die ihnen innenwohnenden Gefahren oder Umweltrisiken hingewiesen worden ist oder wenn ihm diese auf Grund anderer Informationen bekannt waren, berechtigt, die Güter auszuladen, unschädlich zu machen oder, sofern eine solche Maßnahme angesichts der von den Gütern ausgehenden Gefahr nicht unverhältnismäßig ist, zu vernichten.

(5) Ist der Frachtführer berechtigt, Maßnahmen nach Absatz 3 oder 4 zu ergreifen, so hat er Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens.

Artikel 8

Haftung des Absenders

(1) Der Absender haftet, auch ohne dass ihn ein Verschulden trifft, für alle Schäden und Aufwendungen, die dem Frachtführer oder dem ausführenden Frachtführer dadurch entstanden sind, dass

a) die Angaben oder Hinweise nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 1 fehlen, unrichtig oder unvollständig sind,

b) gefährliche oder umweltschädliche Güter nicht gemäß anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten gekennzeichnet oder etikettiert sind,

c) die erforderlichen Begleitpapiere fehlen, unrichtig oder unvollständig sind. Der Frachtführer kann sich nicht auf die Haftung des Absenders berufen, wenn nachgewiesen wird, dass ihn selbst, seine Bediensteten oder Beauftragten ein Verschulden trifft. Gleiches gilt für den ausführenden Frachtführer.

(2) Der Absender hat für die Erfüllung seiner Aufgaben und Pflichten nach den Artikeln 6 und 7 Handlungen und Unterlassungen von Personen, deren er sich dafür bedient, wie seine eigenen

Handlungen und Unterlassungen zu vertreten, sofern diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Artikel 9

Rücktrittsrecht des Frachtführers

(1) Der Frachtführer kann vom Frachtvertrag zurücktreten, wenn der Absender seine Pflichten nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absätze 1 und 2 verletzt hat.

(2) Macht der Frachtführer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch, so kann er die Güter auf Kosten des Absenders wieder ausladen und wahlweise die Zahlung folgender Beträge verlangen:

a) ein Drittel der vereinbarten Fracht oder

b) neben etwaigen Liegegeldern eine Entschädigung in Höhe des Betrags der aufgewendeten Kosten und des entstandenen Schadens sowie, wenn die Reise bereits begonnen hat, die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise.

Artikel 10

Ablieferung der Güter

(1) Unbeschadet der Pflicht des Absenders nach Artikel 6 Absatz 1 haftet der Empfänger, der nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort deren Auslieferung verlangt, nach Maßgabe des Frachtvertrags für die Fracht und die übrigen auf den Gütern lastenden Forderungen sowie für seine Beiträge im Fall einer großen Haverei. Fehlt eine Frachturkunde oder ist sie nicht vorgelegt worden, so haftet der Empfänger für die mit dem Absender vereinbarte Fracht, soweit diese marktüblich ist.

(2) Die Bereitstellung der Güter für den Empfänger in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag oder mit den für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen oder mit den im Löschhafen anzuwendenden Vorschriften ist als Ablieferung anzusehen. Die vorgeschriebene Übergabe der Güter an eine Behörde oder einen Dritten ist ebenfalls als Ablieferung anzusehen.

KAPITEL III

FRACHTURKUNDEN

Artikel 11

Art und Inhalt

(1) Der Frachtführer hat für jede unter dieses Übereinkommen fallende Beförderung von Gütern eine Frachturkunde auszustellen; ein Konnossement hat er nur auszustellen, wenn dies vom Absender verlangt und vor Verladung der Güter oder deren Übernahme zur Beförderung

vereinbart worden ist. Das Fehlen einer Frachturkunde oder die Tatsache, dass diese unvollständig ist, berührt nicht die Gültigkeit des Frachtvertrags.

(2) Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen. Der Frachtführer kann verlangen, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet. Die Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, nicht verboten ist.

(3) Die Frachturkunde dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags sowie für die Übernahme der Güter durch den Frachtführer. Sie begründet insbesondere die Vermutung, dass die Güter so zur Beförderung übernommen worden sind, wie sie in der Urkunde beschrieben werden.

(4) Handelt es sich bei der Frachturkunde um ein Konnossement, so ist dieses allein für das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter maßgebend. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend.

(5) Die Frachturkunde enthält außer ihrer Bezeichnung folgende Angaben:

- a) den Namen, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers und des Absenders;
- b) den Empfänger der Güter;
- c) den Namen oder die Nummer des Schiffes, wenn die Güter an Bord genommen sind, oder den Vermerk in der Frachturkunde, dass die Güter vom Frachtführer zur Beförderung übernommen, aber noch nicht an Bord des Schiffes verladen worden sind;
- d) den Ladehafen oder Übernahmeort und den Löschhafen oder Ablieferungsort;
- e) die übliche Bezeichnung der Art der Güter und ihrer Verpackung, und bei gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern ihre nach den anwendbaren Vorschriften vorgesehene, sonst ihre allgemeine Bezeichnung;
- f) Maß, Zahl oder Gewicht sowie Merkzeichen der an Bord verladenen oder zur Beförderung übernommenen Güter ;
- g) gegebenenfalls den Vermerk, dass die Güter auf Deck oder in offenen Schiffen befördert werden dürfen oder müssen;
- h) die vereinbarten Bestimmungen über die Fracht;

i) bei Frachtbriefen die Bezeichnung als Original oder Kopie; bei Konnossementen die Anzahl der Originalausfertigungen;

j) den Ort und Tag der Ausstellung.

Das Fehlen einer oder mehrerer in diesem Absatz genannten Angaben berührt nicht die Rechtsnatur einer Frachturkunde im Sinne von Artikel 1 Nummer 6 dieses Übereinkommens.

Artikel 12

Vorbehalte in den Frachturkunden

(1) Der Frachtführer ist berechtigt, in die Frachturkunde Vorbehalte aufzunehmen a) bezüglich Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Absenders unrichtig sind, oder wenn er keine ausreichende Möglichkeit hat, diese Angaben nachzuprüfen, insbesondere weil ihm die Güter nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen worden sind, oder weil ohne ausdrückliche Vereinbarung das Maß oder Gewicht durch Eichaufnahme festgestellt worden ist; b) bezüglich Merkzeichen, die nicht auf den Gütern selbst oder im Falle der Verpackung auf den Behältnissen oder Verpackungen deutlich und haltbar angebracht sind;

c) bezüglich des äußeren Zustandes der Güter.

(2) Unterlässt es der Frachtführer, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken oder diesbezügliche Vorbehalte anzubringen, so wird angenommen, er habe in der Frachturkunde vermerkt, dass die Güter in äußerlich gutem Zustand waren.

(3) Sind die Güter gemäß den Angaben in der Frachturkunde in einem Container oder in Laderäumen des Schiffes verstaut worden, die von einer anderen Person als dem Frachtführer, seinen Bediensteten oder Beauftragten versiegelt wurden, und sind weder der Container noch die Siegel bis zum Erreichen des Löschhafens oder Ablieferungsorts beschädigt, so besteht die Vermutung, dass ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nicht während der Beförderung entstanden ist.

Artikel 13

Konnossement

(1) Die Originalausfertigungen eines Konnossementes sind Wertpapiere, die auf den Namen des Empfängers, an Order oder auf den Inhaber lauten.

(2) Am Ablieferungsort werden die Güter nur gegen Rückgabe der zuerst vorgewiesenen Originalausfertigung des Konnossementes abgeliefert ; sodann kann gegen Rückgabe der übrigen Originalausfertigungen die Ablieferung der Güter nicht mehr verlangt werden.

(3) Die Übergabe des Konnossementes an denjenigen, den das Konnossement zum Empfang der Güter legitimiert, hat, wenn die Güter vom Frachtführer übernommen sind, für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Übergabe der Güter.

(4) Ist das Konnossement einem Dritten, einschließlich des Empfängers, übertragen worden, der gutgläubig im Vertrauen auf die im Konnossement enthaltene Beschreibung der Güter gehandelt hat, so ist diesem gegenüber der Gegenbeweis gegen die Vermutungen des Artikels 11 Absatz 3 und des Artikels 12 Absatz 2 nicht zulässig.

KAPITEL IV

VERFÜGUNGSRECHT

Artikel 14

Verfügungsberechtigter

(1) Der Absender ist berechtigt, über die Güter zu verfügen; er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer die Güter nicht weiterbefördert, den Ablieferungsort ändert oder die Güter an einen anderen als den in der Frachturkunde angegebenen Empfänger abgeliefert.

(2) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sobald der Empfänger nach Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Ablieferung der Güter verlangt hat und,

a) bei Beförderungen unter Verwendung eines Frachtbriefs, sobald die Originalausfertigung dem Empfänger übergeben worden ist,

b) bei Beförderungen unter Verwendung eines Konnossements, sobald der Absender alle Originalausfertigungen in seinem Besitz einer anderen Person übergeben hat und nicht mehr darüber verfügt.

(3) Der Absender kann durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief von dessen Ausstellung an auf sein Verfügungsrecht zugunsten des Empfängers verzichten.

Artikel 15

Voraussetzungen für die Ausübung des Verfügungsrechts

Der Absender oder in den Fällen des Artikels 14 Absätze 2 und 3 der Empfänger hat, wenn er sein Verfügungsrecht ausüben will,

- a) wenn es sich um ein Konnossement handelt, sämtliche Originalausfertigungen vor Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort vorzuweisen;
- b) wenn es sich um eine andere Frachturkunde als ein Konnossement handelt, diese Frachturkunde vorzuweisen, in der die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen einzutragen sind;
- c) dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;
- d) bei Wiederausladung der Güter vor Ankunft an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die volle vereinbarte Fracht zu bezahlen, sofern im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart worden ist.

KAPITEL V

HAFTUNG DES FRACHTFÜHRERS

Artikel 16

Haftung für Schäden

(1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

(2) Die Haftung des Frachtführers für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit vor dem Einladen der Güter in das Schiff oder nach deren Ausladen aus dem Schiff entsteht, bestimmt sich nach dem auf den Frachtvertrag anwendbaren Recht eines Staates.

Artikel 17

Bedienstete und Beauftragte

(1) Der Frachtführer haftet für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

(2) Wird die Beförderung durch einen ausführenden Frachtführer nach Artikel 4 durchgeführt, so haftet der Frachtführer auch für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers

und der Bediensteten und Beauftragten des ausführenden Frachtführers, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

(3) Wird ein Anspruch gegen die Bediensteten und Beauftragten des Frachtführers oder ausführenden Frachtführers erhoben, so können sich jene, wenn sie beweisen, dass sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, auf die gleichen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer oder ausführende Frachtführer nach diesem Übereinkommen berufen kann.

(4) Ein Lotse, der von einer Behörde bestimmt wird und nicht frei ausgewählt werden kann, gilt nicht als Bediensteter oder Beauftragter im Sinne von Absatz 1.

Artikel 18

Besondere Haftungsausschlussgründe

(1) Der Frachtführer und der ausführende Frachtführer sind von ihrer Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf einen der nachstehenden Umstände oder eine der nachstehenden Gefahren zurückzuführen ist :

- a) Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder Verfügungsberechtigten;
- b) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
- c) Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels stand oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war;
- d) natürliche Beschaffenheit der Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder durch Ungeziefer oder Nagetiere ausgesetzt sind;
- e) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
- f) ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter;
- g) erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern.
- h) Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Maßnahmen oder Weisungen missachtet.

(2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand oder dieser Gefahr entstanden ist. Beweist der Geschädigte, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstanden ist, entfällt diese Vermutung.

Artikel 19

Berechnung der Entschädigung

(1) Haftet der Frachtführer für gänzlichen Verlust der Güter, so hat er nur den Wert der Güter am Ort und Tag, an dem sie nach dem Frachtvertrag hätten abgeliefert werden müssen, zu ersetzen. Die Ablieferung an einen Nichtberechtigten wird wie ein Verlust behandelt.

(2) Bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung der Güter hat der Frachtführer nur in Höhe der Wertverminderung Schadenersatz zu leisten.

(3) Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenwert, mangels eines solchen nach dem Marktpreis und mangels beider nach dem gemeinen Wert der Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort.

(4) Für Güter, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit einem Schwund ausgesetzt sind, haftet der Frachtführer ohne Berücksichtigung der Dauer der Beförderung nur für den Teil des Schwundes, der den normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht), wie dieser im Frachtvertrag vereinbart oder, mangels Vereinbarung, in den am Ablieferungsort geltenden Vorschriften oder Gebräuchen des betreffenden Handels festgesetzt ist, übersteigt.

(5) Dieser Artikel berührt nicht die Frachtansprüche des Frachtführers, wie sie im Frachtvertrag oder, mangels Vereinbarung, in den anwendbaren nationalen Vorschriften oder Gebräuchen vorgesehen sind.

Artikel 20

Haftungshöchstbetrag

(1) Vorbehaltlich des Artikels 21 und des Absatzes 4 dieses Artikels haftet der Frachtführer in keinem Falle und aus welchem Rechtsgrund er auch in Anspruch genommen wird für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Handelt es sich bei

der Packung oder anderen Ladungseinheit um einen Container und werden in der Frachturkunde nicht Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so tritt an die Stelle des Betrages von 666,67 Rechnungseinheiten der Betrag von 1.500 Rechnungseinheiten für den Container ohne die darin verstauten Güter und zusätzlich der Betrag von 25.000 Rechnungseinheiten für die in dem Container verstauten Güter.

(2) Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder anderen Ladungseinheiten, die in der Frachturkunde als in oder auf diesem Beförderungsgerät verpackt angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten. Anderenfalls gelten die Güter in oder auf einem solchen Beförderungsgerät als eine einzige Ladungseinheit. In den Fällen, in denen das Beförderungsgerät selbst verlorengegangen oder beschädigt worden ist, wird dieses Gerät als solches, wenn es nicht dem Frachtführer gehört oder sonst von ihm gestellt wird, als eine besondere Ladungseinheit angesehen.

(3) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung haftet der Frachtführer nur bis zum einfachen Betrag der Fracht. Die Schadenersatzleistungen nach Absatz 1 dieses Artikels und Satz 1 dieses Absatzes dürfen aber zusammen den Betrag nicht übersteigen, der sich nach Absatz 1 für vollständigen Verlust der Güter ergeben würde, hinsichtlich derer die Haftung entstanden ist.

(4) Die in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn

- a) in der Frachturkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgeräts ausdrücklich angegeben sind und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder
- b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.

(5) Der Gesamtbetrag, der für den gleichen Schaden vom Frachtführer ausführenden Frachtführer und deren Bediensteten und Beauftragten als Ersatz zu leisten ist, darf die in diesem Artikel vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

Artikel 21

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

(1) Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer kann sich nicht auf die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden

herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Die für den Frachtführer oder ausführenden Frachtführer handelnden Bediensteten und Beauftragten können sich ebenfalls nicht auf die in diesem Übereinkommen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass sie den Schaden in einer in Absatz 1 beschriebenen Weise verursacht haben.

Artikel 22

Anwendung der Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen

Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen gelten für jeden Anspruch wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter, die Gegenstand des Frachtvertrags sind, gleichviel ob der Anspruch auf einen Frachtvertrag, unerlaubte Handlung oder einen sonstigen Rechtsgrund gestützt wird.

KAPITEL VI

FRISTEN FÜR DIE GELTENDMACHUNG VON ANSPRÜCHEN

Artikel 23

Schadensanzeige

(1) Die vorbehaltlose Annahme der Güter durch den Empfänger begründet die Vermutung dafür, dass der Frachtführer die Güter in demselben Zustand und in derselben Menge abgeliefert hat, wie sie von ihm zur Beförderung übergeben worden sind.

(2) Der Frachtführer und der Empfänger können verlangen, dass der Zustand und die Menge der Güter bei der Ablieferung im Beisein beider Parteien festgestellt werden.

(3) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich erkennbar, muss, sofern der Empfänger und der Frachtführer den Zustand der Güter nicht gemeinsam festgestellt haben, jeder Vorbehalt des Empfängers spätestens bei Ablieferung schriftlich und mit Angabe der allgemeinen Natur des Schadens erklärt werden.

(4) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich nicht erkennbar, muss jeder Vorbehalt des Empfängers innerhalb von 7 aufeinanderfolgenden Kalendertagen nach der Ablieferung schriftlich erklärt werden, wobei die allgemeine Natur des Schadens anzuführen ist

und der Geschädigte in diesem Fall nachzuweisen hat, dass der Schaden entstanden ist, während sich die Güter in der Obhut des Frachtführers befanden.

(5) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung ist kein Ersatz zu leisten, es sei denn, der Empfänger kann beweisen, dass er dem Frachtführer die Verspätung innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen nach der Ablieferung angezeigt und der Frachtführer die Anzeige erhalten hat.

Artikel 24

Verjährung

(1) Alle Ansprüche aus einem diesem Übereinkommen unterstehenden Vertrag verjähren mit Ablauf eines Jahres von dem Tage an, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden müssen. Der Tag, an dem die Frist beginnt, bleibt bei der Berechnung der Frist außer Betracht.

(2) Derjenige, demgegenüber ein Anspruch erhoben worden ist, kann jederzeit während der Frist diese durch eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Geschädigten verlängern. Diese Frist kann durch eine oder mehrere andere Erklärungen erneut verlängert werden.

(3) Auf die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung findet das Recht des Staates Anwendung, das auf den Frachtvertrag anzuwenden ist. Die Anmeldung des Anspruchs in einem Verteilungsverfahren zur Durchführung der Haftungsbeschränkung für alle aus einem Schadensereignis entstandenen Ansprüche unterbricht die Verjährung.

(4) Ein Rückgriffsanspruch einer nach diesem Übereinkommen haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Verjährungsfrist gerichtlich geltend gemacht werden, wenn die Klage innerhalb von 90 Tagen seit dem Tag erhoben wird, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist, oder wenn die Klage innerhalb einer längeren, vom Recht des Staates, in dem das Verfahren eingeleitet wird, bestimmten Frist erhoben wird.

(5) Verjährte Ansprüche können nicht auf dem Wege der Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden.

KAPITEL VII

SCHRANKEN DER VERTRAGSFREIHEIT

Artikel 25

Nichtige Abreden

(1) Jede vertragliche Vereinbarung mit dem Zweck, die Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten nach diesem Übereinkommen auszuschließen, zu beschränken oder vorbehaltlich des Artikels 20 Absatz 4 zu erhöhen, die Beweislast für diese Haftung umzukehren oder die Anzeige- und Verjährungsfristen nach den Artikeln 23 und 24 zu verkürzen, ist nichtig. Jede Abrede mit dem Zweck, dem Frachtführer Ansprüche aus der Versicherung der Güter abzutreten, ist ebenfalls nichtig.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 und unbeschadet des Artikels 21 sind vertragliche Bestimmungen zulässig, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die

a) durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;

b) durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht werden, ohne dass nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde;

c) auf vor Beginn der Reise bestehende Mängel seines oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes zurückzuführen sind, wenn er beweist, dass die Mängel trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

KAPITEL VIII

ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 26

Große Haverei

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung von Bestimmungen des Frachtvertrags oder des innerstaatlichen Rechts über die Schadensberechnung und Beitragspflichten im Falle einer großen Haverei.

Artikel 27

Andere anwendbare Vorschriften und Nuklearschäden

(1) Dieses Übereinkommen ändert nicht die Rechte und Pflichten des Frachtführers, wie sie in internationalen Übereinkommen oder innerstaatlichem Recht über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnen- oder Seeschiffen niedergelegt sind.

(2) Der Frachtführer ist von der Haftung nach diesem Übereinkommen für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde, befreit, wenn nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine andere befugte Person für den Schaden haftet.

Artikel 28

Rechnungseinheit

Die in Artikel 20 dieses Übereinkommens genannte Rechnungseinheit ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die in Artikel 20 genannten Beträge werden in die Landeswährung eines Staates entsprechend dem Wert dieser Währung am Tage des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert, im Verhältnis zum Sonderziehungsrecht, der Landeswährung eines Vertragsstaats wird nach der Bewertungsmethode berechnet, die der Internationale Währungsfonds am betreffenden Tag tatsächlich in seinen eigenen Operationen und Transaktionen anwendet.

Artikel 29

Ergänzendes nationales Recht

(1) Soweit dieses Übereinkommen keine Bestimmungen enthält, findet das Recht desjenigen Staates auf den Frachtvertrag Anwendung, das die Parteien gewählt haben.

(2) Mangels Rechtswahl findet das Recht des Staates Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist.

(3) Es wird vermutet, dass der Frachtvertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem der Frachtführer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet. Befindet sich keine Niederlassung des Frachtführers an Land und hat der Frachtführer den Frachtvertrag an Bord seines Schiffes abgeschlossen, so wird vermutet, dass der Vertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem das Schiff registriert ist oder dessen Flagge es führt, sofern sich in

diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder der Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.

(4) Eine dingliche Sicherung der Ansprüche des Frachtführers nach Artikel 10 Absatz 1 bestimmt sich nach dem Recht des Staates, in dem sich die Güter befinden.

KAPITEL IX

ERKLÄRUNGEN ZUM ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 30

Beförderungen auf bestimmten Wasserstraßen

(1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung, oder dem Beitritt erklären, dass er dieses Übereinkommen nicht auf Verträge über Beförderungen anwendet, die über bestimmte Wasserstraßen seines Hoheitsgebiets führen, die keinem internationalen Schifffahrtsregime unterliegen und keine Verbindung zwischen solchen internationalen Wasserstraßen darstellen. Eine solche Erklärung darf jedoch nicht alle wichtigen Wasserstraßen dieses Staates benennen.

(2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf in der Erklärung nach Absatz 1 nicht genannten Wasserstraßen als auch auf in dieser Erklärung genannten Wasserstraßen zum Gegenstand, so findet dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag Anwendung, es sei denn, die auf diesen letztgenannten Wasserstraßen zurückzulegende Strecke ist die größere.

(3) Wird eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben, kann jeder andere Vertragsstaat erklären, dass auch er die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die in jener Erklärung genannten Verträge nicht anwendet. Die Erklärung nach diesem Absatz wird mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der die Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, frühestens jedoch mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der eine Erklärung nach diesem Absatz abgegeben hat, wirksam.

(4) Die Erklärungen nach den Absätzen 1 und 3 können jederzeit ganz oder teilweise durch Notifikation an den Depositär mit Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie ihre Wirkung verlieren, zurückgezogen werden. Die Rücknahme dieser Erklärungen hat keine Auswirkung auf bereits abgeschlossene Verträge.

Artikel 31

Nationale oder unentgeltliche Beförderungen

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass er dieses Übereinkommen

a) auch auf Frachtverträge anwendet, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort innerhalb seines Hoheitsgebiets liegen;

b) in Abweichung von Artikel 1 Nummer 1 auch auf unentgeltliche Beförderungen anwendet.

Artikel 32

Regionale Haftungsvorschriften

(1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass bei Beförderungen von Gütern zwischen Ladehäfen oder Übernahmeorten und Löschhäfen oder Ablieferungsorten, von denen entweder beide in seinem Hoheitsgebiet oder die einen in seinem Hoheitsgebiet sowie die anderen in dem Hoheitsgebiet eines Staates liegen, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, der Frachtführer nicht für Schäden haftet, die durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 tritt zwischen zwei Vertragsstaaten mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den zweiten Staat, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, in Kraft. Hat ein Staat die Erklärung abgegeben, nachdem für ihn das Übereinkommen in Kraft getreten ist, so tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem die Erklärung dem Depositar notifiziert wurde. Die Haftungsvorschrift findet nur auf Frachtverträge Anwendung, die nach ihrem Inkrafttreten geschlossen werden.

(3) Eine nach Absatz 1 abgegebene Erklärung kann jederzeit durch eine Notifikation an den Depositar zurückgenommen werden. Im Falle der Rücknahme tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des der Notifikation folgenden Monats oder an einem späteren, in der

Notifikation genannten Zeitpunkt außer Kraft. Auf Frachtverträge, die vor dem Außerkrafttreten der Haftungsvorschrift geschlossen wurden, wirkt sich die Rücknahme nicht aus.

KAPITEL X

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 33

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt für ein Jahr am Sitz des Depositars für alle Staaten zur Unterzeichnung auf. Die Zeichnungsfrist beginnt an dem Tag, an dem der Depositar feststellt, dass alle authentischen Texte des Übereinkommens vorliegen.

(2) Jeder Staat kann Vertragspartei dieses Übereinkommens werden,

- a) indem er es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet,
- b) indem er es vorbehaltlich der späteren Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt,
- c) indem er ihm nach Ablauf der Zeichnungsfrist beitrifft.

(3) Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.

Artikel 34

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem fünf Staaten dieses Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositar hinterlegt haben.

(2) Für einen Staat, der dieses Übereinkommen nach Inkrafttreten ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositar hinterlegt hat, tritt das Übereinkommen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach der Unterzeichnung ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung oder nach der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde folgt.

Artikel 35

Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von einer Vertragspartei nach Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt gekündigt werden, zu dem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.

(2) Die Kündigungsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.

(3) Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von einem Jahr nach Hinterlegung der Kündigungsurkunde oder auf einen längeren in der Kündigungsurkunde genannten Zeitabschnitt folgt.

Artikel 36

Revision und Änderung

Der Depositar hat eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Revision oder Änderung des Übereinkommens einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten dies verlangt.

Artikel 37

Änderung der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit

(1) Unbeschadet des Artikels 36 hat der Depositar, wenn ein Vorschlag zur Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder zur Ersetzung der in Artikel 28 festgelegten Einheit durch eine andere Einheit unterbreitet wird, auf Ersuchen von mindestens einem Viertel der Vertragsparteien dieses Übereinkommens allen Mitgliedern der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission sowie allen Vertragsstaaten den Vorschlag zu unterbreiten und eine Konferenz einzuberufen, deren ausschließlicher Zweck die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder die Ersetzung der in Artikel 28 genannten Rechnungseinheit durch eine andere Einheit ist.

(2) Die Konferenz ist frühestens sechs Monate nach dem Tag der Übermittlung des Vorschlags einzuberufen.

(3) Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens sind berechtigt, an der Konferenz teilzunehmen, gleichviel, ob sie Mitglieder der in Absatz 1 genannten Organisationen sind oder nicht.

(4) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Übereinkommens beschlossen, die in der Konferenz anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens bei der Abstimmung anwesend sind.

(5) Bei der Beratung über die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge berücksichtigt die Konferenz die aus den Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen und

insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der in Aussicht genommenen Änderung auf die Versicherungskosten.

(6)

a) Eine Änderung der Beträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.

b) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der den in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträgen, zuzüglich 6 v.H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.

c) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der dem Dreifachen der in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge entspricht.

(7) Der Depositär notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 4 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Depositär mitgeteilt hat, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und tritt nicht in Kraft.

(8) Eine nach Absatz 7 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.

(9) Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Übereinkommen nach Artikel 35 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.

(10) Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 7 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

Artikel 38

Depositar

- (1) Dieses Übereinkommen wird bei der Regierung der Republik Ungarn hinterlegt.
- (2) Der Depositara) übermittelt allen Staaten, die an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt teilgenommen haben, das Übereinkommen in der offiziellen sprachlichen Fassung, die auf der Konferenz noch nicht vorgelegen hat, zwecks Überprüfung dieser Fassung;
 - b) unterrichtet alle in Buchstabe a) genannten Staaten über eingegangene Änderungsvorschläge zu dem nach Buchstabe a) übersandten Text;
 - c) stellt den Tag fest, an dem alle sprachlichen Fassungen dieses Übereinkommens abgestimmt sind und als authentisch anzusehen sind;
 - d) teilt allen in Buchstabe a) genannten Staaten den nach Buchstabe c) festgestellten Tag mit;
 - e) übermittelt allen Staaten, die eine Einladung zur Teilnahme an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt erhalten haben, und denjenigen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder die ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens;
 - f) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
 - i) von jeder weiteren Unterzeichnung, jeder Notifikation und jeder dabei abgegebenen Erklärung unter Angabe des Zeitpunkts der Unterzeichnung, Notifikation oder Erklärung;
 - ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
 - iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;
 - iv) von jeder nach den Artikeln 36 und 37 beschlossenen Änderung des Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie in Kraft tritt;
 - v) von jeder Mitteilung auf Grund einer Bestimmung dieses Übereinkommens.
- (3) Nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens übermittelt der Depositär dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen. GESCHEHEN zu Budapest am 22. Juni 2001 in einer Urschrift, deren deutscher, englischer, französischer,

niederländischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. ZU URKUND DESSEN haben die bevollmächtigten Unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugt, dieses Übereinkommen unterzeichnet.

B. Befragte Unternehmen

Tabelle 4 Befragte Unternehmen

Name	Firmensitz	Anzahl der Schiffe (Alle Klassen) ¹	Ansprechperson
Bavaria Schifffahrts- und Speditions-AG	Deutschland	22	Heinrich B. Frings
Danu Transport GmbH	Österreich	22	Norbert Baumann
Donau Logistics GmbH	Deutschland	21	Roberto Spranzi
Donau Star Schifffahrts- und Speditions GmbH	Deutschland	5	Veselin Rubcev
Euro Bevrachtung Germany GmbH	Deutschland	27	Hans Frank
Helogistics Holding GmbH; Erste Donau-Dampfschiffahrts-GmbH & Mahart	Österreich	131	Herfried Leitner
Fluvius Schifffahrts und Speditions GmbH	Ungarn	5	Attila Bencsik
Gebr. Vaeth GmbH & Co. KG	Deutschland	13	Heinrich B. Frings
IMET	Österreich	7	Murhaf Jandali
Kühne + Nagel Euroshipping GmbH	Deutschland	29	Friedrich Weigert
MDS – Main-Donau Schifffahrtsgesellschaft MBH	Deutschland	10	Klaus Keppler
Multinaut Donaulogistik GmbH	Österreich	18	Peter Jedlicka
MSG EG	Deutschland	65	Klaus Fuß
North Star Shipping	Rumänien	20	Liviu Ghebur
Panta Rhei Befrachtungs- und Speditions GmbH	Österreich	1	Dieter Illmayer
Plimsoll KFT	Ungarn	5	Botond Szalma
Rubiships Ltd.	Bulgarien	1	Boris Spassov
Reederei Jaegers GmbH	Deutschland	227	Dr. Gunther Jaegers
Touax Rom SA	Rumänien	45	VASILE STANCU
Transport Trade Services SA	Rumänien	502	Ion Stanciu

¹ U.a. Motorgüterschiffe, Trockenleichter, Schubschiffe, Motortankschiffe, Tankleichter

C. Transkription des Expertengesprächs mit Hon. Prof. Dr. Spera am 06.10.2010 in Wien

Hon. Prof. Dr. Spera:

Tätigkeit in verschiedenen Aufgabenbereichen des mittleren Managements, in der Bauwirtschaft (Handel) sowie in der Tiefbohrtechnik (Industrie)- Kommerzieller Direktor des Speditionsunternehmens „Juschwneschtrans“, Wien- Leiter der Tarifabteilung von „Express“Internationale Spedition Ges.m.b.H., Wien- Geschäftsführer der „Interfracht“ Internationale Frachtdienste Ges.m.b.H., Wien- Konsulententätigkeit bei Eisenbahn und Binnenschifffahrt Geschäftsführer der logotrans, Logistik- und Transport-Consult GmbH Wien Honorarprofessor an der Verkehrswissenschaftlichen Fakultät "Friedrich List" im Verband der TU Dresden Lehrbeauftragter am Institut für Wirtschaftsinformatik, Produktionswirtschaft und Logistik der Universität Innsbruck Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien Institut für Marketing am Betriebswirtschaftlichen Zentrum der Universität Wien Fakultät für Verkehrswissenschaften " Friedrich List" an der TU Dresden Desweiteren: Präsident des "Vereins der Tarifeure" (VdT) Wien Präsident der NGO "Internationaler Verband der Tarifeure" (IVdT) Wien Vorstandsmitglied der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Wien Conseiller honoraire bei der "Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr" (OTIF) gemäß Nennung durch deren Verwaltungsrat Honorarkonsul der Republik Litauen mit dem Amtsbereich Wien, Niederösterreich, Burgenland und Steiermark (Exequatur 12.08.1995)

Interviewer(Philipp Stelzel): Was sind die größten Schwächen der Binnenschifffahrt?

Spera: Die Schwächen sind die Langsamkeit und natürlich auch die oft Nicht-Befahrbarkeit der Donau durch Eisgang oder durch Hochwasser, oder auch durch Niedrigwasserstände im Sommer, wo dann der Wasserstand es nicht zulässt, dass die Schiffe voll ausgelastet fahren.

I: Die Binnenschifffahrt hat ein sehr schlechtes öffentliches Ansehen. Was sind die Gründe warum die Binnenschifffahrt in der öffentlichen Diskussion schlechter dasteht als z.B. die Bahn?

Spera: Das ist auch sehr einfach zu beantworten. Es gibt schon längst keine österreichische Schifffahrt mehr. Die DSDG ist z.B. in ausländische Hände übergegangen. Es gibt also nur noch die Schifffahrt die sich mit Mineralöl beschäftigt. Die ist noch in österreichischer Hand, aber

alles andere ist weg und natürlich ist daher das Ansehen der Binnenschifffahrt in der Öffentlichkeit gesunken. Es gibt zwar noch eine österreichische Personenschifffahrt, aber das hat mit dem Güterverkehr nichts zu tun. Das ist natürlich schlecht, weil wenn man das Ansehen der Binnenschifffahrt schon von vornherein ruiniert, durch Verkauf an die ausländischen Gesellschaften, dann wird nichts draus. Und die einzigen leistungsfähigen Schifffahrtsgesellschaften sind heutzutage die Schifffahrtsgesellschaften der Oststaaten und der Bayerische Lloyd. Das ist alles was die Binnenschifffahrt zu bieten hat.

I: Wie sehen Sie die Entwicklung der Binnenschifffahrt an der Donau im Verlauf der nächsten 10 Jahre?

Spera: Da ist die Frage wie sich die Eigentumsverhältnisse entwickeln. Auf jeden Fall solange keine Binnenschifffahrt in österreichischem Besitz ist, wird vom österreichischen Staat nicht allzu viel getan werden, meine Meinung. Das wird sich in den nächsten 10 Jahren auch nicht ändern. Das sicherste Beispiel dazu ist, dass z.B. Österreich, Serbien und die Ukraine die CMNI bis heute weder unterzeichnet bzw. in der Ukraine nicht ratifiziert haben. Und nachdem international keine Gesetzgebung für die Binnenschifffahrt da ist, wird sich also auch in Österreich nichts sonderlich tun. Daher muss man also drängen, dass zumindest Österreich den Beitritt vollzieht und dann versucht eine Binnenschifffahrt aufzubauen.

I: Welche Gründe sind dafür verantwortlich, dass die Binnenschifffahrt der letzte Land-Verkehrsträger ist, dessen Rechtsvorschriften harmonisiert wurden?

Spera: Es ist vor allem deswegen darauf zurückzuführen, dass vorher kein Interesse bestand, eine rechtliche Harmonisierung für die gesamte Binnenschifffahrt in Europa zu erreichen. Es gab also am Rhein die Mannheimer Akte, es gab auf der Donau das Bratislaver Abkommen, bzw. gibt es das noch immer. Und erst im Jahr 2002 ist das Budapestener Übereinkommen in Kraft getreten. Also relativ spät, ich würde sagen nicht zu spät, aber man müsste jetzt einiges tun. Bis jetzt habe ich aber wenig Bereitschaft gefunden, dass die maßgeblichen Stellen von Österreich sich um den Beitritt zur Binnenschifffahrtskonvention CMNI kümmern. Das ist weiterhin ein großes Problem.

I: Sie meinen es gab keine Harmonisierung, weil es in der Vergangenheit nicht viel Schifffahrt zwischen den verschiedenen Flusssystemen gab, sondern die meiste Schifffahrt auf einem Fluss wie Rhein und Donau stattgefunden hat, aber nicht zwischen Donau und Rhein?

Spera: Es funktioniert jetzt der Rhein-Main-Donau Wasserweg, ich sag mit Absicht nicht Kanal, weil es aus Sicht der BRD eine nationale Wasserstraße ist und keine Internationale. Aber die Hoffnungen die man sich ursprünglich mit der Inbetriebnahme des Rhein-Main-Donau-Wasserweges gemacht hat, haben sich nicht erfüllt. Man hat von x Millionen Tonnen gesprochen und die sind nirgendwo vorhanden. Das ist ein Problem. Wenn eine Wasserstraße nicht ausgelastet ist, wird es natürlich sehr kritisch und vor allem ist es auch so, dass es auf den Schleusen des Rhein-Main-Donau Wasserweges oft Sperren gibt. Es wird nur tagesüber gefahren. Die Binnenschifffahrt sollte aber einen kontinuierlichen 24 Stunden Betrieb haben. Der ist aber nicht vorhanden.

I: Was sind die 3 größten Vorteile einer Harmonisierung? Was sind die spezifischen Vorteile von Unternehmen durch solche Maßnahmen?

Spera: Es ist so, dass alle Binnenschifffahrtsgesellschaften in Europa dann einem einzigen Regime unterworfen wären. Das wäre ideal. Auf der Donau haben wir die Schifffahrtsfreiheit, am Rhein haben wir sie nicht. Dort braucht jedes Binnenschiff eine Zulassung der RZK. Und hier müsste die Schifffahrtsfreiheit auf allen Gewässern gelten, ob das jetzt die Donau, der Rhein, die Elbe oder ein anderes Binnengewässer ist. Dann könnte man auf allen Gewässern fahren, das wäre ideal. Man könnte dann natürlich auch Kanalsysteme bauen, die all diese Wasserstraßen miteinander verbinden. Aber solange man nicht wirklich an einem Strang zieht, wird sich nichts tun.

I: Welche Schifffahrtsunternehmen profitieren Ihrer Meinung nach am meisten von der Harmonisierung? Große, Kleine, Westeuropäische, Osteuropäische?

Spera: Im Moment, wenn ich es nach der Stärke beurteile, werden die Ostschifffahrtsgesellschaften wesentlich mehr profitieren, weil sie modernere und bessere Schiffe haben. Es bleibt nur eine einzige nennenswerte westliche Gesellschaft, das ist der Bayerische Lloyd, der aber auch nicht seine Flotte modernisiert hat. Er müsste also einen

Modernisierungsschub machen. Da ist die Frage, wo das Kapital herkommen soll. Weil die Bayern werden alleine nicht in der Lage sein, ihre Flotte auf einen modernen Stand zu bringen.

I: Kann die CMNI die Gleiche Bedeutung wie die CMR erhalten? Welche Schritte sind dafür notwendig?

Spera: Das ist eine schwierige Sache. Einerseits ist die CMR ein eingespieltes Übereinkommen, dass es seit 1956 gibt. Und hier kann jeder Frächter aufgrund der CMR-Bedingungen fahren, hat das entsprechende Equipment und hier sind auch die Frächter im Wesentlichen mit modernen Fahrzeugen ausgestattet. Hier wird auf der Donau und auch auf allen Binnengewässern ein erheblicher Nachholbedarf sein, der in der nächsten Zeit nicht zu schaffen ist. Weil wer steckt schon Geld in die marode Binnenschifffahrt. Das ist ein wirkliches Problem.

I: Welche Herausforderungen ergeben sich für Transportunternehmen durch die Nicht-Ratifikation des Abkommens durch Österreich und Serbien?

Spera: Ganz einfach, dass die Österreicher und Serben relativ lang von der Benützung der Wasserwege oder besser gesagt von der Teilnahme an der Konvention ausgeschlossen sind. Dadurch können sie nicht fahren, müssen also nach dem Bratislaver Abkommen, oder nach irgendeinem anderen Übereinkommen fahren. Das ist auf jeden Fall ein Schaden für die Gesellschaften. Das ist aber sowieso egal, weil es keine österreichischen Unternehmen mehr gibt. Das ist auf jeden Fall ein Wettbewerbsnachteil.

I: Was sind die Gründe für die Nicht-Ratifikation der Konvention durch Österreich?

Ich muss bei der Frage passen, weil ich bin persönlich schon 8 mal im Ministerium vorstellig geworden und habe gesagt: „Versucht doch wirklich den Beitritt für die CMNI zu organisieren und beizutreten. Ist ja keine Angelegenheit und kostet auch nichts.“ Anscheinend hält man es für nicht wichtig.

I: Denken Sie, dass die CMNI Schwächen hat, welche Sachen hätte man besser machen können?

Spera: Die CMNI ist noch viel zu jung, als dass man sie beurteilen kann. Ich würde sagen, sie erleidet natürlich das Schicksal jeder internationalen Konvention, sie muss nach einer bestimmten Zeit revidiert werden. Im Moment ist es ein brauchbares Instrument für den

internationalen Handel und würde davon ausgiebig Gebrauch gemacht, wäre es auf jeden Fall ein Gewinn.

I: Wird die Binnenschifffahrt ihren Anteil am Modal Split vergrößern und würde diese Entwicklung ohne CMNI anders ausschauen?

Spera: Erstens würde ich sagen, man müsste sehen welche Ausbauten die Staaten an den jeweiligen Flüssen vornehmen. Bei uns ist doch noch sehr viel auf der Donau zu kontrollieren um sie relativ gefahrlos zu gestalten und vor allem um die entsprechende Fahrrinnentiefe zu erreichen. Am Rhein werden diese Komponenten schon erfüllt, auf der Elbe ist es im Moment sicherlich noch schwierig. Aber hier müssten die Staaten natürlich einen Beitrag leisten. Und dann hätte die Binnenschifffahrt natürlich schon Chancen, aber man muss natürlich für die Binnenschifffahrt etwas tun. Solange man nichts tut, ist es schwierig.

I: Vielen Dank für das Gespräch! #00:11:54-5#

D. Fragenkatalog CMNI

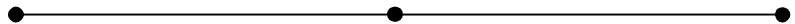
Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) wurde am 22. Juni 2001 in Budapest unterzeichnet. Am 1. April 2005 trat das Übereinkommen in Kraft, nachdem es von 5 Ländern ratifiziert wurde. Der Zweck dieses Übereinkommens liegt darin, die vielfältigen nationalen Regelungen über den Frachtvertrag im Binnenschifftransport im internationalen Binnenschiffverkehr zu vereinheitlichen.

Unternehmen: _____

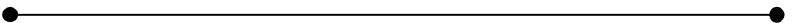
Name des Interviewpartners: _____

Position im Unternehmen: _____

0% Stimme nicht zu 50% Neutral 100% Stimme zu



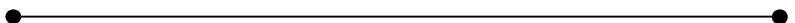
F1: In den letzten 5 Jahren ist die Binnenschifffahrt wettbewerbsfähiger geworden.



F2: Unser Unternehmen begrüßt das Bestehen der CMNI



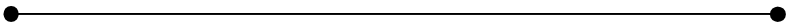
F3: In den nächsten 5 Jahren wird die Binnenschifffahrt auf der Donau ihren Anteil am Modal Split gegenüber LKW und Bahn erhöhen.



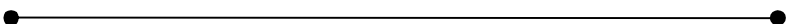
F4: Die CMNI macht die Binnenschifffahrt wettbewerbsfähiger.



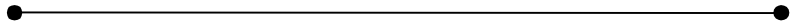
F5: Die Binnenschifffahrt ist in den Donau-Anrainerstaaten wettbewerbsfähiger die die CMNI unterzeichnet haben.



F6: Wir führen oft Transporte zwischen Österreich und Serbien durch.



F7: Die Nicht-Ratifikation der CMNI
durch Österreich und Serbien bereitet
unserem Unternehmen
Schwierigkeiten.



F8: Dank der CMNI ist unser Umsatz
heute größer, als er ohne der
Konvention wäre.



F9: Unser Unternehmen profitiert
vom der CMNI.



F10: Ich bin über die CMNI gut
informiert und besitze detaillierte
Kenntnisse über die Regelungen.

